



Edizioni Caracol

LEXICON

Storie e architettura
in Sicilia e nel Mediterraneo

SOMMARIO

Marco Rosario Nobile
Editoriale

Alicia Cámara
Cantería e ingeniería del Renacimiento en el puente de Zuazo en Cádiz

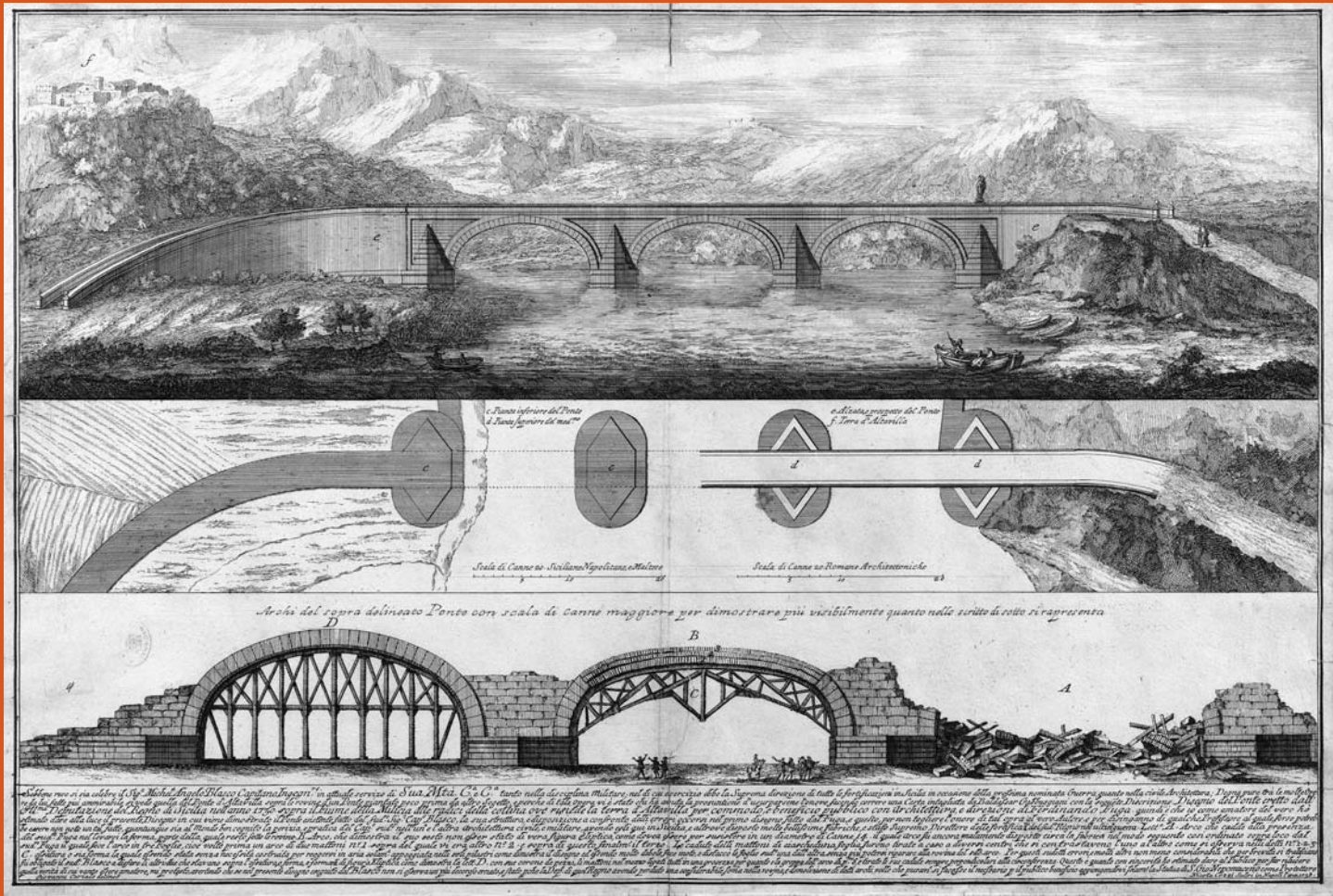
Luis Arciniega García
Puentes de cantería en el Reino de Valencia de la Edad Moderna: construcción y polisemia

Maurizio Vesco
Michelangelo Blasco *versus* Ferdinando Fuga: una nuova attribuzione per il ponte sul Milicia in Sicilia

Alfredo Buccaro
Il dibattito scientifico e tecnico in materia di ponti in età borbonica: tradizione teorica ed esperienze nel territorio meridionale

Antonella Armetta
Ponti siciliani fra Sette e Ottocento. Il modello dell’acquedotto romano

PONTI DI SICILIA (XVI-XIX SECOLO)
Catalogo della mostra a cura di Antonella Armetta e Maurizio Vesco



Ponti in pietra nel Mediterraneo in età moderna

LEXICON n. 20 - 2015



LEXICON

Storie e architettura
in Sicilia e nel Mediterraneo

Ponti in pietra nel Mediterraneo in età moderna

n. 20 / 2015



Edizioni Caracol

Lexicon. Storie e architettura in Sicilia e nel Mediterraneo
Ponti in pietra nel Mediterraneo in età moderna

Rivista semestrale di Storia dell'Architettura
N. 20/2015

ISSN: 1827-3416
ISBN: 978-88-98546-45-9

Tribunale di Palermo. Autorizzazione n. 21 del 20 luglio 2005

Edizioni Caracol - Palermo

Direttore responsabile:
Marco Rosario Nobile

Consiglio direttivo:
Marco Rosario Nobile (Università degli Studi di Palermo-
Direttore responsabile)
Paola Barbera (Università degli Studi di Catania)
Maria Sofia Di Fede (Università degli Studi di Palermo)
Emanuela Garofalo (Università degli Studi di Palermo)
Stefano Piazza (Università degli Studi di Palermo)
Fulvia Scaduto (Università degli Studi di Palermo)
Maurizio Vesco (Università degli Studi di Palermo)

Comitato scientifico:
Beatriz Blasco Esquivias (Universidad Complutense de
Madrid)
Monique Chatenet (Centre André Chastel, Paris)
Claudia Conforti (Università Roma Tor Vergata)
Fernando Marías (Universidad Autónoma de Madrid)
Alina Payne (Harvard University, Cambridge - MA)

Comitato editoriale:
Begoña Alonso Ruiz (Universidad de Cantabria), Isabella
Rachele Balestreri (Politecnico di Milano), Dirk De Meyer
(Ghent University), Joan Domenge I Mesquida (Universitat de
Barcelona), Alexandre Gady (Université de Paris IV-
Sorbonne), Adriano Ghisetti Giavarina (Università Chieti
Pescara), Mercedes Gómez-Ferrer (Universitat de Valencia),
Javier Ibañez Fernández (Universidad de Zaragoza), Elisabetta
Molteni (Università Ca' Foscari Venezia), Erik H. Neil
(Academy Art Museum, Easton, Maryland), Walter Rossa
(Universidade de Coimbra), Sandrine Victor (Université
d'Albi), Arturo Zaragozá Catalán (Generalitat Valenciana, Real
Academia de Bellas Artes San Carlos de Valencia)
Capo redattore:
Domenica Sutera

Redazione:
Giuseppe Antista, Antonella Armetta, Maria Mercedes Bares,
Mirco Cannella, Sabina Montana, Federica Scibilia

Lexicon. Storie e architettura in Sicilia e nel Mediterraneo è
una rivista internazionale avente l'obiettivo di diffondere
studi e notizie riguardanti la storia dell'architettura in Sicilia
e nel bacino del Mediterraneo. Fondata nel 2005, **Lexicon.
Storie e architettura in Sicilia e nel Mediterraneo** ha una
cadenza semestrale.

Le proposte devono essere inviate al direttore della rivista,
presso il Dipartimento di Architettura, Viale delle Scienze Edi-
ficio 8, 90128 Palermo o in alternativa ai seguenti indirizzi di po-
sta elettronica: rosario.nobile@unipa.it e info@edizionicaracol.it.
Gli scritti pervenuti saranno valutati dal consiglio direttivo e
dal comitato editoriale che, di volta in volta, sottoporranno i te-
sti ai *referees*, secondo il criterio del *blind peer review*.

La rivista adotta un modello di condotta e un codice etico ispi-
rati a obiettivi di correttezza e professionalità, che trovano rife-
rimento in quanto stabilito dal Committee on Publication
Ethics (COPE). Il codice etico e di condotta della rivista è consul-
tabile su <http://www.edizionicaracol.it/codice-etico.html>.

I sommari dei numeri precedenti sono consultabili su
<http://www.edizionicaracol.it/lexicon.htm>

Amministrazione:
Caracol snc, Piazza Don Luigi Sturzo, 14 - Palermo



The research leading to these results has received funding
from the European Research Council under the European
Union's Seventh Framework Programme (FP7/2007-
2013)/ ERC grant agreement n. 295960 - COSMED

In copertina: G. Curiale, N. Cozzi, *Progetto per il ponte sul Milicia del
Capitano Ingegnere Michelangelo Blasco, 1738* (Madrid, Biblioteca
Nacional de España, Sala Goya, inv. 28675).

© 2015: by Edizioni Caracol
Stampa: Tipografia Priulla - Palermo
Per abbonamenti rivolgersi alla casa editrice Caracol ai seguenti
recapiti:
e-mail: info@edizionicaracol.it
tel. 091-340011

SOMMARIO

| | |
|----|---|
| 5 | <i>Marco Rosario Nobile</i> Editoriale |
| 7 | <i>Alicia Cámara</i> Cantería e ingeniería del Renacimiento en el puente de Zuazo en Cádiz |
| 21 | <i>Luis Arciniega García</i> Puentes de cantería en el Reino de Valencia de la Edad Moderna: construcción y polisemia |
| 35 | <i>Maurizio Vesco</i> Michelangelo Blasco <i>versus</i> Ferdinando Fuga: una nuova attribuzione per il ponte sul Milicia in Sicilia |
| 55 | <i>Alfredo Buccaro</i> Il dibattito scientifico e tecnico in materia di ponti in età borbonica: tradizione teorica ed esperienze nel territorio meridionale |
| 67 | <i>Antonella Armetta</i> Ponti siciliani fra Sette e Ottocento. Il modello dell'acquedotto romano |
| 79 | PONTI DI SICILIA (XVI-XIX SECOLO) <i>Catalogo della mostra a cura di Antonella Armetta e Maurizio Vesco</i> |

MICHELANGELO BLASCO VERSUS FERDINANDO FUGA: UNA NUOVA ATTRIBUZIONE PER IL PONTE SUL MILICIA IN SICILIA*

Maurizio Vesco

Ricercatore, Università degli Studi di Palermo
maurizio.vesco@unipa.it

Abstract:

Michelangelo Blasco Versus Ferdinando Fuga: a New Attribution of the Bridge Over the Milicia River in Sicily

The finding at the National Library of Spain of an eighteenth-century engraving of the bridge over the Milicia river, along the coast to the east of Palermo, is a chance not only to shed light on the complex history of the design and construction of one of the main Sicilian bridges, but also to attribute the real paternity rather than to the famous architect Ferdinando Fuga to the lesser-known military engineer, serving the Austrian Crown, Michelangelo Blasco, whose long and successful career is reconstructed: from Sicily, through Milan, Wien and Lisbon, to the uncharted territory of Brazil.

Keywords

Military Engineers, Sicily, Austrian Hapsburgs, Cartography, Bridge

Tra le opere siciliane di Ferdinando Fuga (1699-1782) viene immancabilmente annoverato il ponte sul torrente Milicia (1729-1731), nei pressi dell'abitato di Altavilla, nel tratto di costa compreso tra Palermo e Termini Imerese [fig. 1]: ciò sia per le particolari competenze ingegneristiche che un'opera di tale natura avrebbe richiesto all'ancora giovane architetto fiorentino, sia perché l'ingaggio da parte della Deputazione del Regno, l'alta magistratura preposta, tra le altre cose, alla cura di strade e ponti del pubblico demanio¹, segnerebbe l'inizio della sua attività nell'isola, culminata molti decenni più tardi nel celebre, ma assai discusso, progetto di riconfigurazione della cattedrale palermitana (1767).

È già stato messo in luce da altri studiosi il tormentato andamento del cantiere per la costruzione del ponte, segnato da crolli, contestazioni, polemiche, di cui rimane testimonianza eloquente in un corpus di sei relazioni stese tra il 1730 e il 1732 a firma di diversi tecnici al servizio del Regno di Sicilia, tra cui lo stesso Fuga². In questi rapporti vengono descritti, secondo differenti e talvolta inconciliabili punti di vista, con toni spesso accesi, non solo i problemi statici del ponte, manifestatisi a seguito di una spaventosa ondata di piena del torrente, ma anche le cause che li avrebbero generati: accidentalità o responsabilità, errori progettuali piuttosto che imperizia o persino frode da parte degli appaltatori.

Nonostante le tante avversità che ne avrebbero fune-

stato il cantiere, alla notorietà del ponte progettato da Fuga certamente contribuì l'incisione da lui commissionata a Baldassare Gabbuggiani ed eseguita a Roma nel 1731 [fig. 2], riteniamo oltre che per promuovere la propria immagine di architetto qualificato ed esperto – se ne sarebbe avvalso, come vedremo, appena un anno più tardi –, anche come ulteriore strumento di difesa nell'ambito di un contenzioso destinato a farsi sempre più aspro: a questo potrebbero essere serviti quindi i dettagli di tipo cantieristico aggiunti alla tavola e i dotti rimandi all'edizione di Vitruvio del Barbaro – viene riprodotta, ad esempio, una coclea impiegata per pompare l'acqua dai fossi delle fondazioni – evocati a giustificazione del proprio operato.

Quale ulteriore complicazione di una vicenda di per sé assai complessa, ci tocca segnalare come nel lontano 1956 Roberto Pane avesse già richiamato l'attenzione sulle notevoli differenze, in particolar modo riguardo al sesto delle arcate, esistenti tra il ponte realizzato e quello previsto dal progetto di Fuga per come descritto nella stampa, differenze ricondotte però sino a questo momento a presunti interventi successivi di consolidamento e riadattamento³.

Una nuova incisione, una nuova attribuzione

In risposta ai dubbi tutt'altro che infondati solleva-

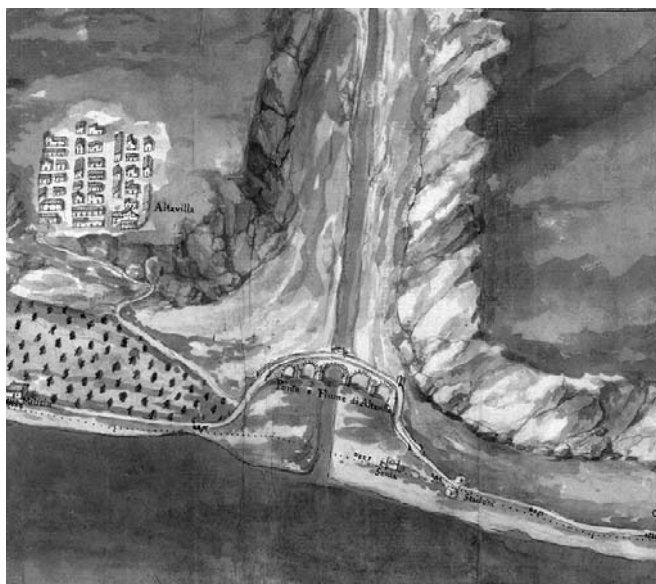


Fig. 1. Il ponte sul Milicia nel suo contesto territoriale in una rappresentazione dell'ultimo quarto del Settecento; S. M. Marvuglia, *Pianta Topografica Totale del Littorale, e Mare corrispondente cominciando dalla Tonnara di Trabia sin'a quella di Solanto...*, 1786, dettaglio (ASPa, Tribunale del Concistoro, n. 4323).

ti dall'autorevole studioso sovviene ora una seconda incisione, da noi rintracciata presso la Biblioteca Nacional de España di Madrid⁴ [fig. 3], che, se da un lato fornisce preziose indicazioni per provare a fare chiarezza sulle travagliate vicende del ponte sul Milicia, dall'altro solleva interrogativi sulla reale paternità dell'opera, dubbi che forse non sorprendono neanche tanto tenuto conto della nota chiosa di Milizia riguardo all'opera del fiorentino: «Nel 1728 fu chiamato a Palermo dalla Deputazione di quel Regno per disegnare un ponte considerabile sul fiume Milicia (*sic*), che fu poi eseguito da altri»⁵.

La nuova stampa fa chiaramente riferimento alla precedente, non solo per l'esplicito richiamo ad essa, per altro assai polemico, fatto nella sua lunga e dettagliata legenda, ma anche perché una delle tre raffigurazioni contenute nella tavola, l'*Alzata e prospetto del ponte*, quella con il più marcato carattere pittorico e quindi illustrativo del progetto, è

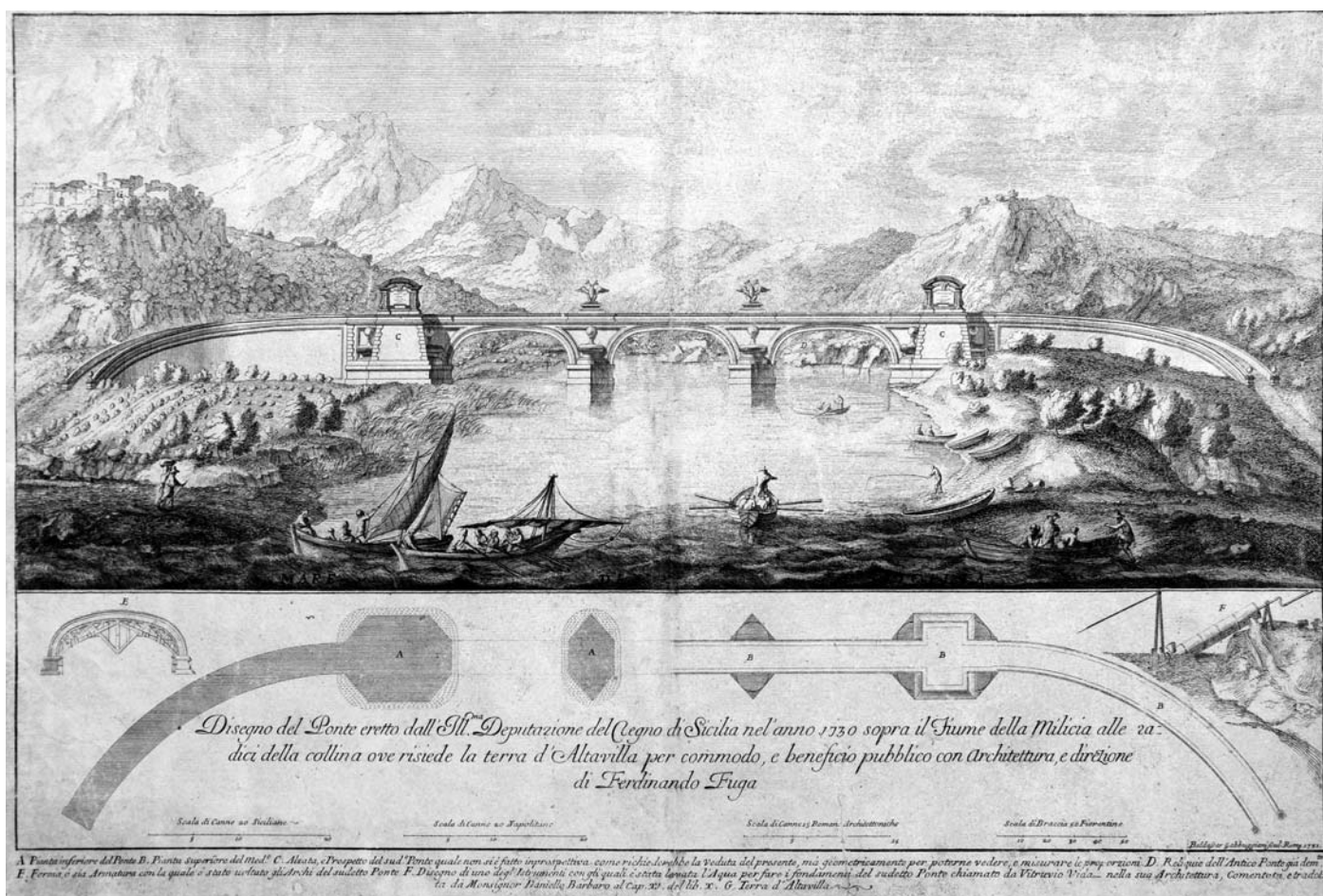


Fig. 2. B. Gabbuggiani, *Disegno del ponte eretto dall'Ill.ma Deputazione del Regno nell'anno 1730 sopra il Fiume della Milicia [...]* con architettura e direzione di Ferdinando Fuga, 1730 (Palermo, Galleria Regionale della Sicilia di Palazzo Abatellis, Gabinetto di Disegni e Stampe, inv. 10562).

palesamente esemplata, per quanto riguarda la raffigurazione del paesaggio e della geografia del fiume, su quella di Gabbuggiani. D'altronde, cosa più di una scena sostanzialmente identica in cui ambientare il ponte poteva rimarcare la differenza tra i due progetti?

Questa venne data alle stampe a Napoli nel 1738, sette anni dopo la prima dunque, al solo scopo di rendere nota la vera paternità del ponte «perché di tale opera vi è stato chi ha avuta la presunzione d'usurparsene l'onore facendo correre una carta intagliata da Baldassar Gabbuggiani»⁶, riconducendola piuttosto che a Fuga a Michelangelo Blasco (1697-1772), ingegnere militare al servizio della monarchia austriaca nel regno di Sicilia con il grado di capitano, già noto quale estensore di alcune delle perizie richieste dal governo.

È indubbio che a promuovere la realizzazione della tavola, intesa questa sì come vero strumento di promozione delle capacità e del talento dell'ingegnere,

sia stato lo stesso Blasco, sebbene nella legenda a parlare in prima persona sembra essere l'incisore o meno probabilmente il disegnatore che «come amatore del vero» avrebbe avvertito l'urgenza morale di «dare alla luce il presente disegno in cui viene dimostrato il ponte esistente fatto dal sudetto Signor Capitano Blasco, la sua struttura e disposizione a confronto delli errori occorsi nel primo disegno fatto dal Fuga, e questo per non togliere l'onore di tal opera al vero autore e per disinganno di qualche professore al quale forse potrebbe essere non noto un tal fatto»⁷. Il diretto coinvolgimento dell'ingegnere nell'esecuzione della tavola si deduce non solo dal tono fortemente polemico che permea l'intero scritto e che può trovare ragione solo in forti implicazioni emotive, ma soprattutto dalla dovizia di dettagli costruttivi in esso riportati e dal linguaggio squisitamente tecnico impiegato.

I problemi nel cantiere diretto da Fuga avevano avuto inizio con il cedimento di una delle pile in

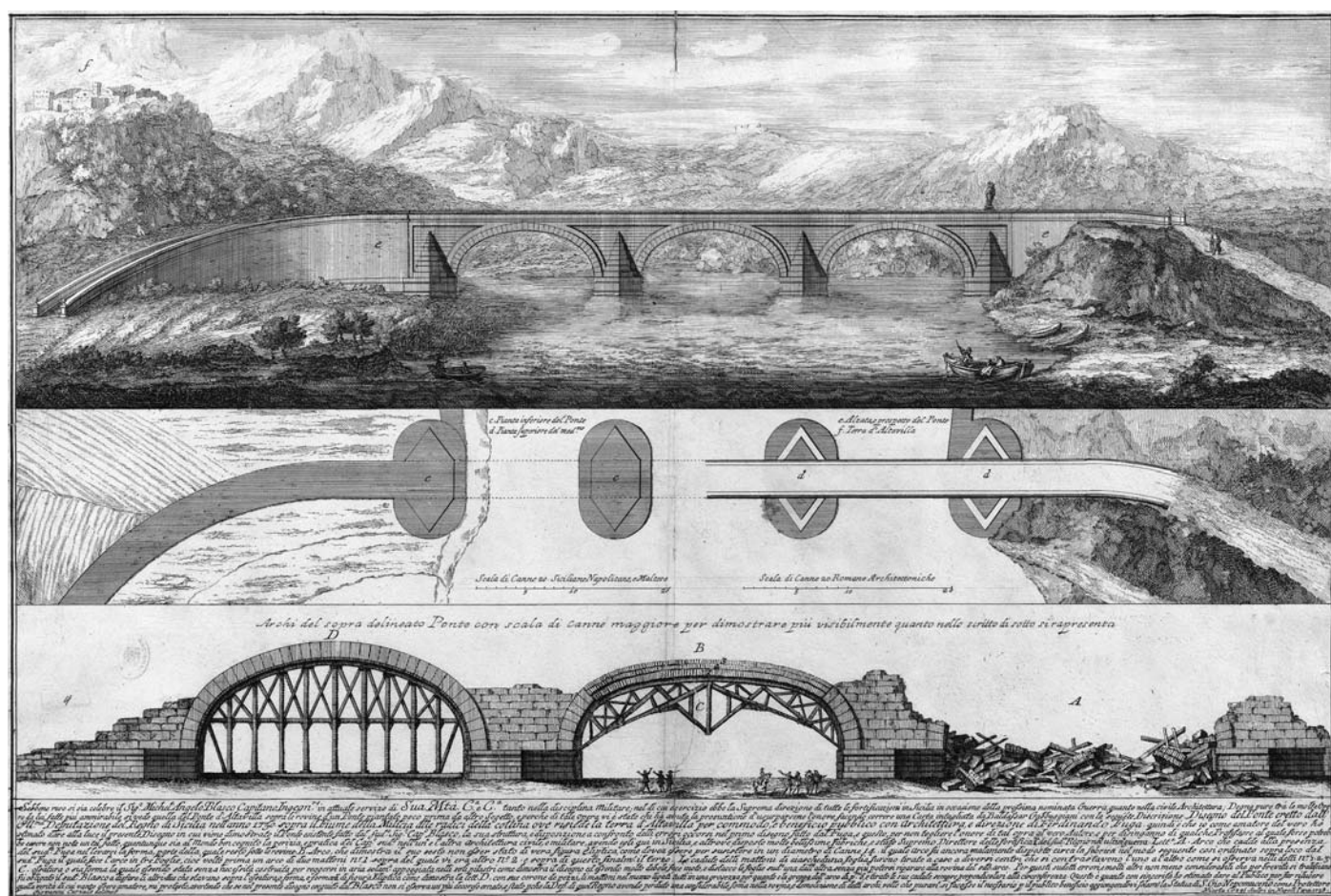


Fig. 3. G. Curiale, N. Cozzi, Progetto per il ponte sul Milicia del Capitano Ingegnere Michelangelo Blasco, 1738 (Madrid, Biblioteca Nacional de España, Sala Goya, inv. 28675).

costruzione, dopo che la fiumana cagionata dalla piena del Natale del 1730 aveva «diroccato all'incirca cinquanta pezzi del terzo pilastro d'esso ponte e pure portatosi a mare molta quantità di pietra rotta che trovavasi vicino il fiume di esso ponte»⁸. La notizia aveva destato grande allarme nei deputati, preoccupati della riuscita dell'opera, poiché questa era interpretata come una delle chiavi di volta del piano di potenziamento del sistema viario siciliano che la monarchia austriaca fin dal primo momento aveva promosso di pari passo con il rilevamento del territorio, anche ricorrendo a tecnici di provenienza continentale – si pensi oltre che a Fuga al fiammingo François Quequelair impiegato in più cantieri di ponti⁹ –, per garantirsi il dominio dell'isola. La manutenzione e l'ammodernamento di strade e ponti erano infatti *conditio sine qua non* per rapidi e sicuri spostamenti delle truppe in caso di attacco nemico¹⁰, secondo una strategia che in quegli stessi difficili anni di guerra stava trovando attuazione, ad esempio, forse in maniera più organica, nelle terre dei Savoia ad opera dell'ingegnere militare Ignazio Bertola¹¹.

Si decise infatti quasi subito, nella sessione del 18 gennaio 1731, «di portare detta illustrissima Deputazione sopra luoco per osservare il tutto affinché si potessero dalla stessa dare tutte le necessarie providenze che stimerà più proprie, portandosi il tenente colonnello Dello Monte e altre persone che giudicherà detta illustrissima Deputazione»¹². Forse nessun ufficiale fece parte della numerosa comitiva che si portò al cantiere sotto la collina di Altavilla: di certo, invece, del gruppo fecero parte l'architetto Gaetano Lazzara, accompagnato dal collega fra Giuseppe Mariani – i due avrebbero presentato la loro relazione congiunta qualche settimana dopo, nei primi di febbraio –, e il capomastro del Regno Gaetano Vivaldi. Data l'autorevolezza dei membri della Deputazione, tutti esponenti della più alta aristocrazia siciliana, questi, con il loro numeroso seguito di funzionari, tecnici, paggi e servitori, trascorsero la notte ospiti nel vicino casino del duca di Cefalà, a Santa Flavia, dove venne offerto – così prevedeva l'etichetta – un gran pranzo con un'infinità di portate: i deputati trovarono così consolazione alle loro preoccupazioni in consommé e timballi di pasta, anatre e capponi ripieni, gamberoni e calamari, cucinati dai cuochi al loro seguito¹³.

Blasco sarebbe stato chiamato in causa solo nel

mezzo di maggio del 1731, quando ormai appariva chiaro che lo scontro combattuto a suon di perizie e memorie difensive tra gli architetti siciliani Lazzara e Mariani da un lato e il professionista fiorentino dall'altro era del tutto insanabile¹⁴: il viceré Cristoforo Fernández de Cordova, conte di Sastago, pensò a lui quale uomo giusto da nominare perito terzo per superare una simile impasse, comprovando dunque le sue peculiari qualità professionali¹⁵: «per dirimere i differenti pareri si ricorse a S.E. per qualche Ingegniere forastiere e destinò il Capitan Blaschi, Ingegniere delle truppe dell'Augustissimo»¹⁶.

Eppure ciò che colpisce è che ancora alcuni mesi più tardi, in settembre, dopo il drammatico crollo della prima arcata della struttura ideata da Fuga, chiamato a pronunciarsi sul disastro del ponte sul Milicia – perché era ormai evidente che di disastro si trattava – e sulle qualità del primo progetto, l'ufficiale, assieme al padre Michelangelo Blasco *senior*¹⁷, anch'egli in forza all'esercito austriaco con il grado di tenente colonnello ingegnere, aveva tutto sommato difeso l'operato e le scelte progettuali di Fuga, addossando le responsabilità a maestranze e fornitori: «Avendo noi dunque (con questa occasione) esaminato la commissione dell'architetto don Ferdinando Fuga avuta dalle Vostre Signorie Eccellentissime sull'erezione di detto nuovo ponte, troviamo essere l'idea del medesimo decorosa e praticabile, il disegno stabile e sodo, tanto della circonferenza degl'archi, come abbiamo osservato dall'arco che esiste, come per doversi questo costruire di mattoni, e la disposizione del tutto adeguatissima, l'esecuzione però di tale opera non poteva essere più malamente dalli operarii adempita (a riserva di tutti quattro i pilastri) da cui vi è pervenuta la sudetta rovina»¹⁸.

Comunque che di errori il giovane e inesperto Fuga ne avesse compiuti dovette apparire evidente presto a molti: ad esempio nelle fondazioni, rivelatesi sottodimensionate e prive di quegli accorgimenti che avrebbero dovuto proteggere le pile proprio dalle ondate di piena, dispositivi ormai onnipresenti nei trattati e più tardi sapientemente introdotti da Blasco¹⁹ [fig. 4]. Non aveva mancato poi di compiere scelte azzardate, come nell'individuazione del sito, giudicato fin da subito troppo vicino al mare. Dovette rendersene conto anche lui stesso quando, in occasione dello scavo delle fondazioni,

fu costretto, nel tentativo di eliminare l'acqua che con un flusso continuo riempiva fossi e casseri, a ricorrere a ben altro che alla coclea di Archimede – per altro affatto nuova, essendo stata già adottata qualche anno prima di lui da Agatino Daidone nel ponte di Termini²⁰. Ordinò infatti che venissero inviati dai paesi vicini ben duecento uomini per tentare di allontanare l'acqua a forza di braccia, intervento che si rivelò comunque inefficace proprio «per sorgere detta acqua dal mare»²¹. Eppure, nonostante i pareri rassicuranti di Blasco, la Deputazione, ormai lacerata da scontri intestini forse di natura politica che strumentalizzavano la questione dell'opera pubblica, appariva divisa in due schieramenti, l'una capeggiata dal principe di San Cataldo Nicolò Galletti del *braccio ecclesiastico*²²

che sosteneva il regolare proseguimento dei lavori, l'altra capeggiata dal duca di Villarosa Francesco Notarbartolo di quello demaniale che ne proponeva l'immediata sospensione, sollevando dubbi persino sulla stessa utilità del ponte²³.

In realtà da lì a poco il crollo della prima arcata avrebbe convinto Blasco, una volta chiamato a subentrare definitivamente nella realizzazione dell'opera dal viceré, di modificare integralmente il progetto, conservando dell'idea originaria solo il sito e l'impianto a tre arcate, al contrario di quanto sostenuto da Lazzara e Mariani che proponevano la demolizione del poco a quella data già costruito e l'edificazione in altro luogo di un ponte interamente in pietra e a una sola arcata, sul solco quindi delle tradizioni costruttive e tipologiche siciliane. Forse

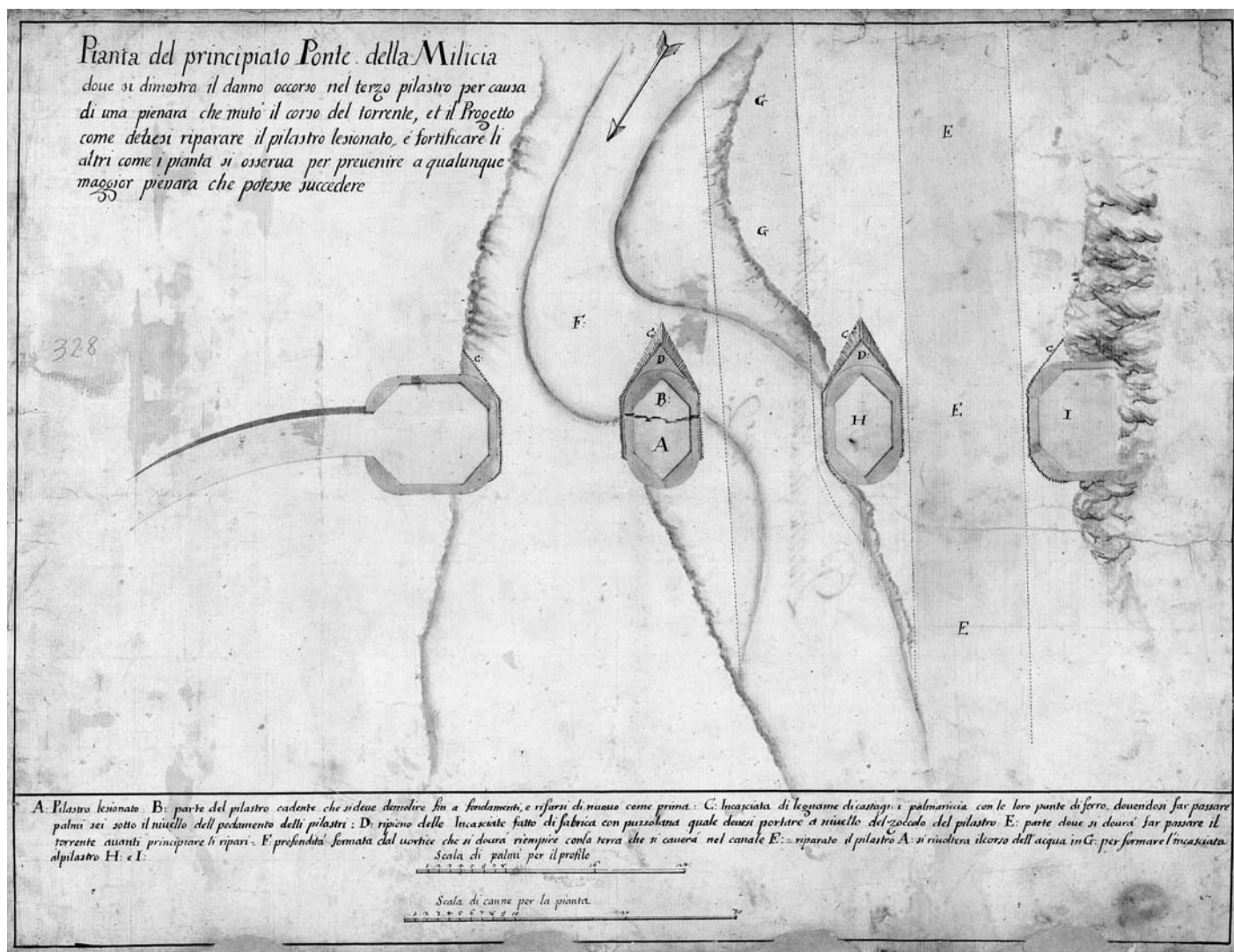


Fig. 4. M. Blasco, Pianta del principiato Ponte della Milicia..., 1731 (ASPa, Ministero e Segreteria di Stato presso il Luogotenente Generale, Ripartimento LL.PP., Carte topografiche, n. 328).

l'ingegnere aveva assunto una simile posizione per non inimicarsi né un architetto già autorevole e di caratura internazionale quale Fuga, né tanto meno il potente Sovrintendente di Ponti, il conte di Prades don Antonio Ventimiglia²⁴ che a questi aveva conferito l'incarico e che conduceva l'impresa – ne avevano fatto le spese non pochi fra gli appaltatori – in modo autoritario e dispotico²⁵.

Non è poi da escludere che egli fosse eccitato dall'idea di sperimentare tecniche e modelli sì diffusi nel resto del continente ma nuovi in Sicilia, in primo luogo abbandonando la tipologia tradizionale del ponte a schiena d'asino ad arcata unica, ancora utilizzata sino a pochi anni prima, nel 1722, da Daidone nel ponte di Termini²⁶. D'altronde, la formazione del giovane militare doveva essere stata diversa da quella dei due più anziani architetti siciliani, formati entrambi in ambiente ecclesiastico: le sue conoscenze tecniche specialistiche, di cui avrebbe fatto sfoggio in più di una occasione, erano ormai divenute quelle imprescindibili per un ingegnere militare del primo Settecento, fortemente orientate, oltre che all'arte della guerra e del fortificare, alle tecniche e alle tecnologie costruttive, alla geometria e di conseguenza alla stereometria, nonché al rilevamento topografico.

L'incisione napoletana chiarisce così senza ombra di dubbio come Blasco in questa vicenda sia stato molto più che un semplice esecutore di ordini e progetti altrui, molto più che un mero continuatore dell'opera di Fuga, come sinora creduto. Non è da escludere che tra le motivazioni che indussero l'ingegnere a dare alle stampe la tavola, attribuendosi

così la paternità del ponte, non vi fosse solo del sano orgoglio, ma anche la volontà di "pubblicizzare" su larga scala le proprie competenze e il proprio talento, anche a supporto della costruzione di un percorso professionale che, come vedremo nel seguito, si sarebbe rivelato brillante e che lo avrebbe portato lontano, garantendogli successo e la possibilità di un'ascesa sociale. D'altronde, sempre allo stesso obiettivo di autopromozione e all'ambizione di una carriera fulgida andrebbe, a nostro avviso, ricondotto anche il manifesto riportante un sonetto composto dallo stesso Blasco per festeggiare la nascita del primogenito dei sovrani asburgici, l'arciduca Giuseppe, dato alle stampe nel 1741 a Milano, città in cui si sarebbe più tardi trasferito, prestando servizio come «Capitano Ingegnere nel Corpo di Lombardia»²⁷.

Il ponte effettivamente costruito sul Milicia, quello stesso che ancora oggi possiamo osservare, seppur solo in parte a causa dell'interro dell'alveo del fiume e della vegetazione che ne nasconde totalmente i rostri [fig. 5], è senza dubbio diverso rispetto a quello disegnato da Fuga, e ciò per diversi ordini di considerazioni.

A prima vista le differenze sembrerebbero riguardare gli aspetti linguistici o decorativi. Eliminate le grandi aquile bicipiti scultoree, simbolo magniloquente della Casa d'Austria, in origine previste ergersi sul parapetto in corrispondenza delle pile, queste vennero rimpiazzate da un più rassicurante San Giovanni Nepomuceno, ancora oggi oggetto di venerazione da parte dei viandanti, il martire boemo invocato a protezione di alluvioni e annegamenti da poco santificato e anch'egli in qualche misura simbolo religioso dell'Impero asburgico. Vennero pure semplificati i cappucci dei rostri delle pile, da Fuga disegnati in una appariscente configurazione mistilinea e ora proposti nella usuale versione piramidale. Assai più significativa per le implicazioni sia planimetriche sia strutturali che ne derivavano fu poi la modifica delle spalle del ponte, da Fuga previste come massicci blocchi scarpati aggettanti rispetto alla carreggiata e poggianti su uno zoccolo esagonale con semirostri, completati da grandi tabelle dedicatorie, e da Blasco, invece ridotti e conformati alle pile.

Tuttavia la differenza sostanziale risiede nelle arcate, l'elemento di per se stesso qualificante questo tipo di architetture: Blasco decise infatti di abban-



Fig. 5. Altavilla Milicia (Palermo). Ponte sul fiume Milicia.

donare l'ipotesi iniziale di archi in mattoni a tre ghiera con appoggi in pietra alle reni, optando per una soluzione interamente in conci di pietra da taglio, ricorrendo ad apparecchiature di un solo blocco per l'intero spessore dell'arco. Ciò che più conta è che l'ingegnere mutò non solo il materiale, ma anche il sesto degli archi, contestando la scelta di Fuga, per luci di quella dimensione (circa 28 metri di diametro), di non adottare archi ellittici (*calamentati*) per come era parso in un primo momento, quanto piuttosto policentrici e paurosamente ribassati (che comunque nulla avevano in comune con quelli celebri catenari del ponte di santa Trinita evocati da Pane nel suo testo) [fig. 6]. Blasco così lamentava nella legenda dell'incisione che «il suo sesto non esser stato di vera figura elip-

tica come doveva essere per susistere in un diametro di canne 14, il quale arco fu ancora malamente disposto circa la fabbrica nel modo seguente così ordinato sopra loco dal sudetto Fuga, il quale fece l'arco in tre foglie, cioè voltò prima un arco di due mattoni N.1 sopra del quale vi era altro N.2 e sopra di questo finalmente il terzo. Le cadute delli mattoni di ciascheduna foglia furono tirate a caso a diversi centri che si contrastavano l'uno a l'altro»²⁸.

La pessima posa in opera dei laterizi dell'arcata unita alla scarsa resistenza statica offerta dalla sua stessa forma, ne avevano causato il crollo non appena si cominciò a liberare dalla complessa e artificiosa – così almeno venne giudicata da Blasco – armatura lignea, crollo che era avvenuto alla presenza dello stesso Fuga [fig. 7]. Proprio per la costruzione

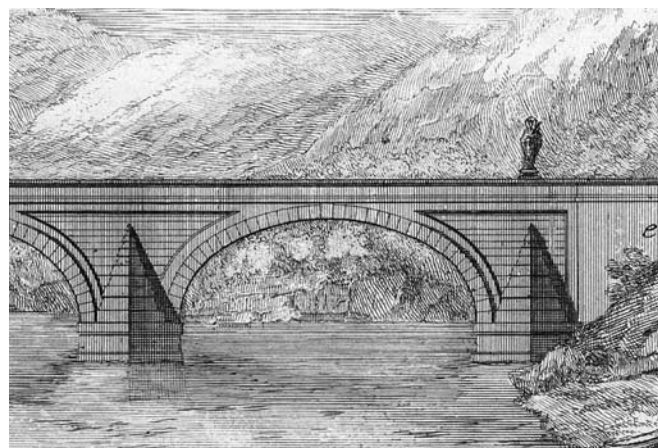


Fig. 6. Raffronto tra le proposte progettuali di Ferdinando Fuga (a sinistra) e Michelangelo Blasco (a destra).

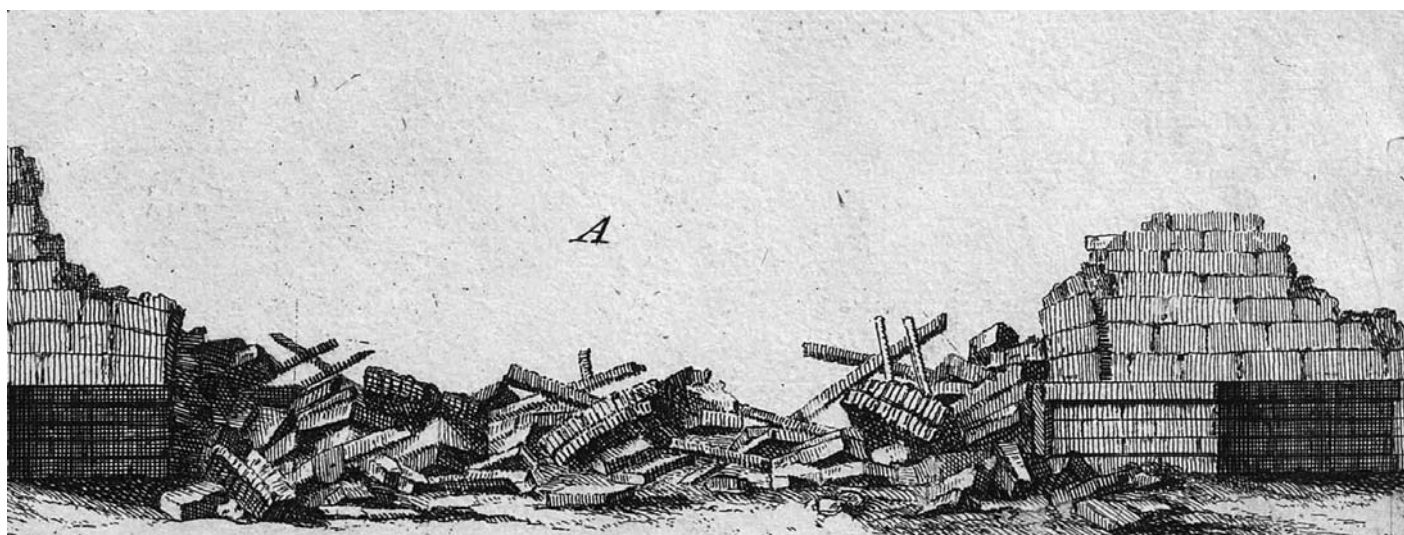


Fig. 7. Rappresentazione del crollo della prima arcata costruita secondo il progetto di Fuga; G. Curiale, N. Cozzi, Progetto per il ponte sul Milicia..., cit., dettaglio.

delle centine era stata indetta un'apposita gara d'appalto, aggiudicata, come quelle per le altre lavorazioni o forniture, al migliore offerente, condizione, questa, che si sarebbe rivelata poi inadeguata sia per la complessità dell'opera sia per la scarsa e discontinua presenza in cantiere di Fuga, che limitava assai il controllo sulle maestranze. Le armature erano state previste a sbalzo, realizzate con grandi travi disposte a formare incastellature che scaricavano sulle pile e non direttamente sul greto del fiume, a ciascuna delle quali era assicurato «un canizzo che gira supra la sudetta furma» ossia un tamburo composto di travetti anch'essi di castagno intessuti fittamente «acciò li mattoni possano venire eguali», cioè per garantire la loro corretta disposizione²⁹ [fig. 8].

La Sicilia nel dibattito settecentesco sui ponti

Eppure, riguardo a questo ardito sistema di centine, occorre dire che non si trattava poi in realtà di un "capriccio" di Fuga, come asserito dall'ingegnere che avrebbe invece dopo adottato più semplici armature fisse («senza necessità costruita per reggersi in aria solamente, appoggiata nelli soli pilastri»), ma rientrava appieno in quella sperimentazione dell'*ars tignaria*, disciplina giudicata essa stessa parte dell'architettura, che da Palladio in poi, ma soprattutto con lo straordinario successo del *Della*

transportatione dell'obelisco vaticano di Domenico Fontana (1590), aveva acquisito per tutto il Seicento un peso via via crescente. L'orgoglio per simili costruzioni – ricordiamo che si trattava di centine a sbalzo lunghe ben 26 metri e larghe oltre sette, spiegherebbe, ad esempio, non solo la realizzazione da parte di Fuga di un apposito modello in scala a cui gli appaltatori erano tenuti a conformarsi, ma anche la sua riproduzione nella stessa incisione di Gabbuggiani.

D'altronde la *machina* ideata da Fuga sembra provenire direttamente dai trattati sulla costruzione di ponti e sulla carpenteria, vista essa stessa come derivata dalla geometria³⁰, trattati che andavano lentamente diffondendosi in tutta Europa già sin dalla seconda metà del secolo XVII e che nel corso del successivo soprattutto avrebbero conosciuto un grande successo: dai primi *Le Théâtre de l'art de charpentier* di Jousse³¹, *Cursus seu Mundus mathematicus* di Dechales³² e *Theatrum Pontificiale* di Leupold³³ ai poco più tardi *Brücken-bau* di Walter³⁴ e *Castelli e ponti* di Zabaglia³⁵. Proprio quest'ultimo trattato richiama la nostra attenzione su quel cantiere romano che da oltre un secolo, almeno dalla esemplare impresa di Domenico Fontana, era fucina di macchine, ingegni e strumenti³⁶ e in seno al quale potrebbe essere maturata la proposta di centina formulata dal giovane architetto pontificio. In realtà essa sembrerebbe però ricalcare fedelmente una delle armature proposte da Jacob Leupold nel suo

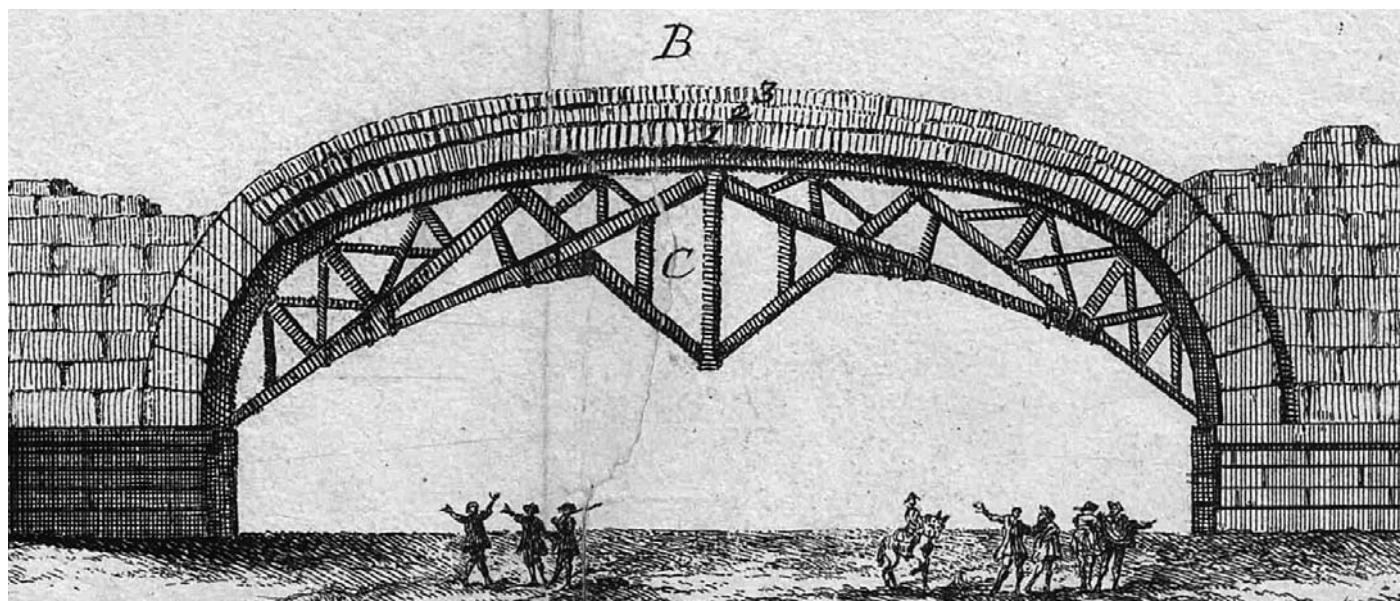


Fig. 8. Le grandi centine a sbalzo e il sistema costruttivo misto in pietra e mattoni proposto da Fuga; G. Curiale, N. Cozzi, Progetto per il ponte sul Milicia..., cit., dettaglio.

Theatrum Pontificiale, un'opera data alle stampe solo tre anni prima del progetto siciliano, molto nota in ambiente germanico e che potrebbe dunque aver facilmente circolato nella Sicilia asburgica e ciò proprio grazie agli ingegneri militari, di cui è già stato documentato il ruolo nella circolazione libraria³⁷ [fig. 9].

L'interesse per l'architettura dei ponti e il loro complesso cantiere, d'altra parte, non era testimoniato solamente dal proliferare della trattatistica sull'argomento, ma anche dalla fortuna che il ponte come soggetto di iconografia stava conoscendo presso il grande pubblico, in particolare attraverso le incisioni, da Callot a Piranesi³⁸, per non parlare delle tante *vue d'optique* su questo tema. A questo proposito non possono non essere ricordati gli straordinari disegni preparatori, e per dimensione e per dovizia di dettagli, di una serie di incisioni, poi mai andate in stampa, realizzate dell'architetto e incisore fiammingo Lievin Cruyl per celebrare la costruzione del parigino Pont Royal o du Louvre (1685-1689)³⁹. Uno di questi, nello specifico, mostra, in una selva di gru, *antenne*, argani e capre, proprio le grandi armature lignee per le arcate del ponte, espressamente ricordate pure nel titolo della tavola⁴⁰ [fig. 10]. E questo peculiare interesse per le operazioni costruttive dei ponti e in particolare per centine spettacolari avrebbe sollecitato anche più tardi la realizzazione di altre importanti incisioni, come ad esempio, quella tirata a Roma nel 1764, sempre da Piranesi su incarico dell'architetto Robert Mylne, raffigurante il cantiere del Blackfriars Bridge di Londra da lui progettato⁴¹.

A conferma delle capacità tecnico-costruttive del capitano Blasco, in particolare della sua perizia nell'edificazione di ponti, occorre evidenziare come questi sia stato anche il progettista del ponte di Campofranco sul fiume Salito, affluente del Gallodoro, una fabbrica assai ardita nella struttura, con un'unica arcata ribassata della luce di oltre 36 metri, posta anch'essa sotto la protezione di un altro "asburgico" San Giovanni Nepomuceno e presto ammantata di un alone mitico che forse le valse l'appellativo di "ponte romano", quasi la sua fondazione potesse farsi risalire all'età classica⁴². La paternità del progetto è attestata da un'altra pregevole iconografia, purtroppo non datata, tirata a Roma dal noto incisore Philotée-François Duflos (ca. 1710-1746) e dedicata dal capitano Blasco al car-

dinale Alessandro Albani, figura chiave del collezionismo e del mecenatismo, non solo italiano, del XVIII secolo⁴³, di cui il Nostro si dichiarava «umilissimo, devotissimo, obbligatissimo servitore»⁴⁴ [fig. 11]. Non è facile determinare le ragioni di tale dedicatoria. Crediamo, però, che il legame fra i due vada ricondotto agli incarichi istituzionali del cardinale e alla delicatissima attività diplomatica che legò per molti anni quest'ultimo all'Austria: protettore degli Stati ereditari austriaci nel 1743 e dell'Impero nel 1745, dal 1744 al 1748 aveva retto l'ambasciata di Vienna in Roma⁴⁵.

L'incisione è particolarmente interessante non solo

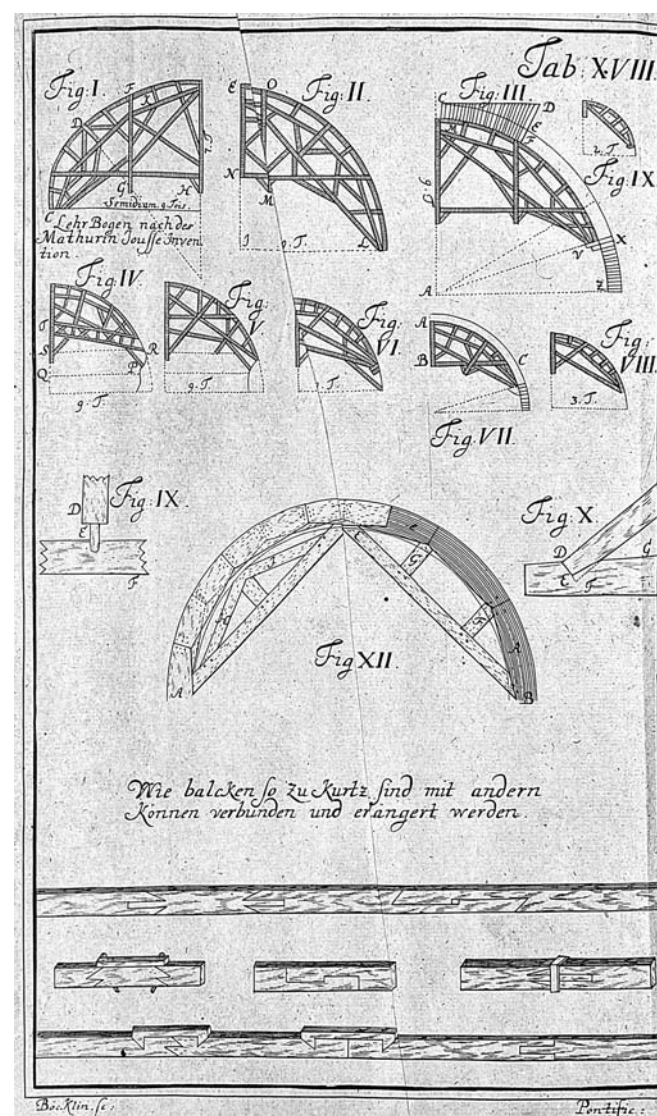


Fig. 9. Soluzioni di centine lignee per la costruzione di arcate di ponti in pietra; J. Leupold, *Theatrum Pontificiale, Oder Schau-Platz der Brücken und Brücken-baues*, Leipzig 1726, tav. XVIII (Biblioteca Centrale della Regione Siciliana "Alberto Bombace", Palermo. Su concessione dell'Assessorato dei Beni Culturali e dell'Identità Siciliana. Dipartimento dei Beni Culturali e dell'Identità Siciliana).

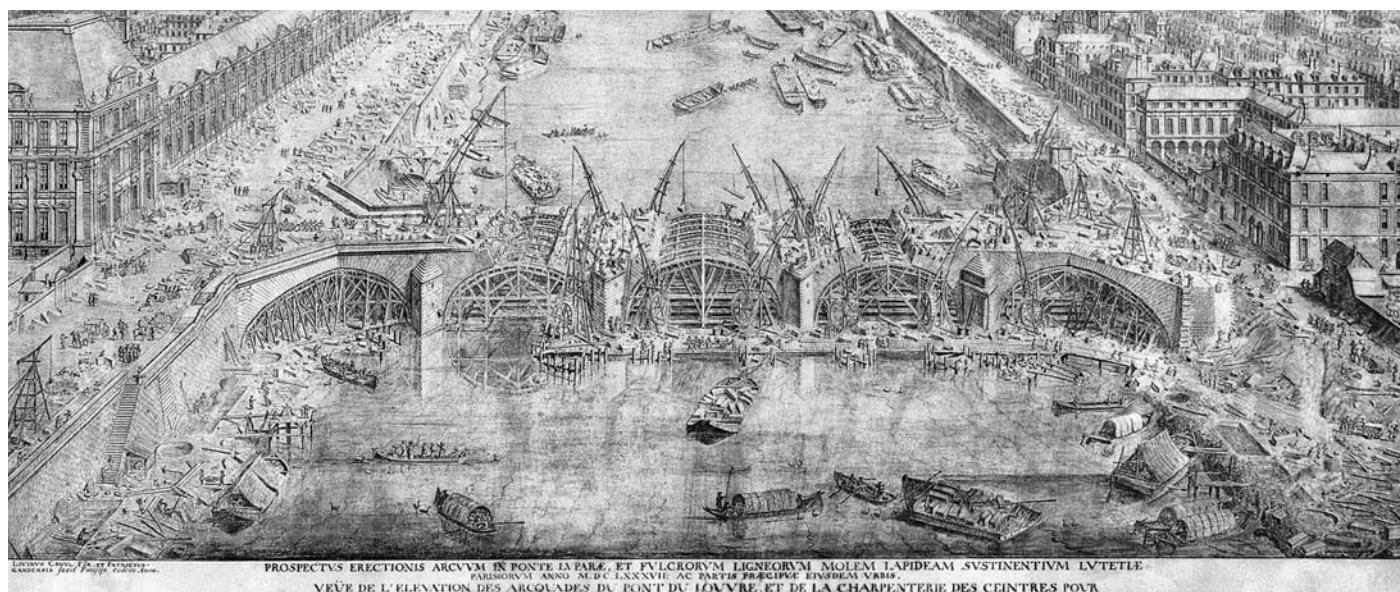


Fig. 10. L. Cruyl, P. Gandensis, Prospectus erectionis arcuum in Ponte Luparae, et fulcrorum ligneorum molem lapideam sustinentium, 1687, dettaglio (Copyright: © Christie's Images Limited 2009).



Fig. 11. M. Blasco, P. Du Flos, Progetto del Capitano Ingegnere Michelangelo Blasco per il ponte sul fiume Salito a Campofranco, s.d. (Campofranco, Museo di Storia Locale, Arti e Tradizioni Popolari "Don Nazareno Falletta", donazione Lucchesi Salati).

perché attribuisce a Blasco il progetto del ponte di Campofranco («Per commissione dell'Illustrissima Deputazione del Regno di Sicilia, ho eretto di nuova invenzione questo ponte»), ma anche per le considerazioni che sollecita nel divenire nuovamente, come la tavola del ponte sul Milicia, strumento di autopromozione dell'ingegnere, mezzo attraverso il quale far sfoggio delle proprie competenze e della propria professionalità. Nella legenda, infatti, Blasco, presentando all'Albani questo «ritrovato d'Architettura», ne sottolineava la particolare soluzione costruttiva adottata, attribuendosene il merito dell'ideazione: «facendo cominciare l'Arco, (cioè, che non so da veruno essersi fin qui praticato) fin dalla primiera pietra centrale del pedamento»⁴⁶. La bella raffigurazione dell'alzato del ponte si altera così, abbandonando la rispondenza al vero e le regole della rappresentazione geometrica, per mostrare, in corrispondenza di una delle due pile, quasi tra spaccato e sezione, liberando il pilone dal rostro e dalla terra e dall'acqua in cui è affondato, l'intero sviluppo dell'arco, quella «tessitura dell'arco principiata dalla primiera pietra del fondamento» vero vanto dell'ingegnere.

In realtà, crediamo non si sia trattato di una *invenzione* del Nostro, ma che piuttosto questi avesse appreso tale particolare soluzione progettuale dal matematico palermitano Benedetto Maria Castrone, figura importante della vita intellettuale siciliana della prima metà del Settecento. Infatti, il noto disegno proveniente dall'opera rimasta manoscritta di Castrone, *Brevissimo Compendio della civile architettura*

*castroniana*⁴⁷ (ante 1742), e a illustrazione del capitolo intitolato *Della nuova costruzione di uno stabile e firmissimo ponte*, mostra proprio, in quel caso per un ponte a tre arcate, questo tipo di configurazione, con le ghiera degli archi che proseguono all'interno delle pile⁴⁸ [fig. 12]. D'altronde, il testo, fin dall'esordio, lo conferma con chiarezza: «La novità della costruzione di questo stabile e firmissimo ponte che si espone nel presente capitolo, consiste in un piccolo paradosso, in cui vogliamo non già che il pilastro (come suole) sostenga l'arco, ma piuttosto che l'arco, per così dire, produca il pilastro e lo sostenga»⁴⁹. Castrone prosegue, quindi, la sua dotta trattazione spiegando la costruzione grafica per il disegno del ponte, anche nei suoi dettagli, in primo luogo del concio standard con cui si costruisce l'intera arcata, determinando cioè «le vere grandezze delle uguali pietre che la compongono, così dentro che fuori del pilastro»⁵⁰. Il risultato della proposta di Castrone è in sostanza un ponte che appare ad arcate ribassate, ma che nella realtà sono a tutto sesto.

Il legame tra i due Blasco e il matematico, d'altra parte, è indubbio, se l'edizione del 1733 de *L'ingegnoso ritrovato di fortificare* dello stesso Castrone, quella tradotta in italiano dal latino dall'allievo Mariano Leonardi⁵¹, venne proprio dedicata al tenente ingegnere Michelangelo Blasco. Insomma quello che emerge è un mondo intellettuale e professionale, che al di là di attriti, rivalità e forse pure plagì, rimaneva comunque vivace e animato dal continuo scambio di idee, disegni e libri:

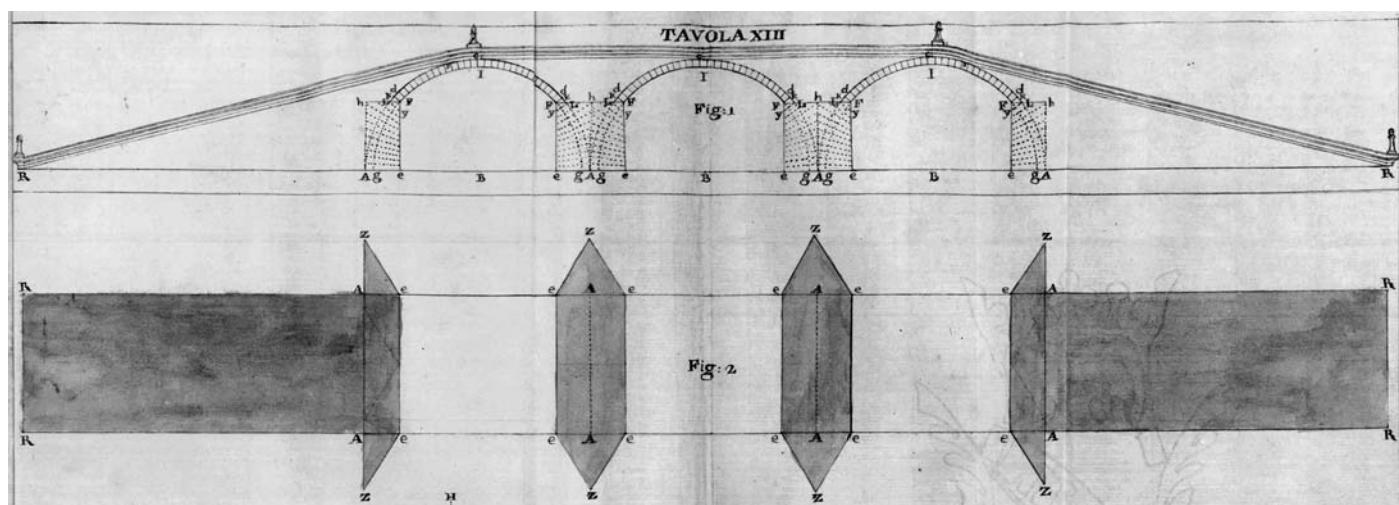


Fig. 12. B. M. Castrone, *Della nuova costruzione di un stabile e firmissimo ponte...*, ms. del 1740 ca., tav. XIII (Palermo, Biblioteca Comunale, 3Qq C 30).

non è un caso ad esempio che la copia dell'opera di Castrone conservata presso la Biblioteca Comunale di Palermo provenga da quella di un altro ingegnere e matematico, Giuseppe Valdivia, essendo stato «regalatoci dall'autore in Palermo al 1734»⁵².

Ma la proposta di Blasco risultava persino più complessa di quella di Castrone: l'arcata nel suo sviluppo, non solo si rastremava, restringendo la propria sezione in mezzzeria per poi dilatarsi nuovamente, ma presentava un andamento curvilineo dei lati, secondo i principi dell'architettura obliqua⁵³. Si trattava infatti di un arco realizzato *en torre cavada* (o *en tour creuse*) su entrambi i lati⁵⁴, un virtuosismo, una ricercata esibizione di sapienza costruttiva che implicava la conoscenza dei trattati di stereotomia e del taglio della pietra che si erano succeduti dal Cinquecento in poi – da Vandelvira a Martinez de Aranda, da Toschi a Frézier – e che aveva conosciuto l'espressione massima in questo campo nel Pont Royal di Parigi, con le sue complesse volte degli imbocchi ampliati per facilitare il traffico veicolare. Infine, un'ultima raffinatezza riguardava la particolare apparecchiatura dei conci dell'arco nei suoi tratti interni alle pile: per consentire una migliore connessione tra le due tessiture murarie Blasco introduceva ogni due filari altrettanti conci a martello appaiati che sembrano evocare suggestioni classiciste.

Michelangelo Blasco, un ingegnere militare dalla Sicilia al Nuovo Mondo.

Ma chi era Michelangelo Blasco? Come poteva questo ingegnere militare, allo stato degli studi pressoché sconosciuto almeno per la storiografia siciliana – è solo recentissimo un importante contributo che lo qualifica come cartografo di livello internazionale⁵⁵ –, confrontarsi e persino sfidare uno dei più accreditati professionisti del momento, quale era Ferdinando Fuga, già nominato nel 1730 da Clemente XII architetto dei Sacri Palazzi Apostolici?

La sua esperienza siciliana aveva avuto inizio nel 1719, quando insieme al padre e al fratello Domenico, era sbarcato sull'isola nelle fila dell'esercito austriaco in occasione della Guerra della Quadruplice Alleanza, impegnato in prima linea nel conflitto contro gli Spagnoli in qualità di inge-

gnere militare, un anno prima dunque di venire destinato al team di ingegneri cartografi, coordinato dal generale Samuel Graf von Schmettau, incaricati del rilevamento topografico dell'isola⁵⁶: Michelangelo Blasco *senior* risulta infatti certamente nell'elenco degli ingegneri asburgici feriti in occasione dell'assedio posto quell'anno alla cittadella di Messina⁵⁷. Una volta firmata la pace e transitata la Sicilia tra i domini della Corona degli Asburgo di Vienna, venne costituita sull'isola una squadra di ufficiali ingegneri di diversa nazionalità, preposti in primo luogo al ripristino delle fortificazioni e alla realizzazione di carte topografiche da fornire a Vienna, sotto il comando del Maggiore Giuseppe Monti e dei Tenenti Michelangelo Blasco sr. e Carmine de Beaumont, tra i quali figurava anche il Nostro⁵⁸.

Delle specifiche abilità dei Blasco quali topografi, dunque per il rilevamento del territorio e la sua restituzione cartografica, i due diedero prova in più di una occasione: non solo con la partecipazione allo straordinario progetto della *Nova et accurata Siciliae* di Schmettau, in cui il giovane Michelangelo per altro si distinse sugli altri⁵⁹ – lui che era destinato a divenire «one of the leading military map-makers of the Italian Peninsula»⁶⁰ –, ma anche con la più tarda *Mappa geometrica delle montagne, valli, acque, e situazioni circonvicine alla città di Genova* del 1747, prezioso prodotto di rilevamenti attuati dal padre assieme al collega Beaumont in occasione dell'assedio posto in quell'anno dalle truppe di Vienna alla città ligure, nell'ambito della Guerra di Successione austriaca⁶¹.

La lunga attività di Michelangelo jr. nel regno di Sicilia quale ingegnere militare, impegnato dunque in primo luogo nell'ammodernamento e potenziamento del sistema difensivo isolano, sarebbe culminata con la nomina nel 1734, in occasione della guerra contro i Borbone, a Supremo direttore delle fortificazioni⁶². Ne rimane testimonianza in due disegni autografi, ad oggi gli unici noti, confluiti nelle cosiddette *Carte Montemar* e relativi, uno, alle fortificazioni urbane di Trapani, l'altro, alla Cittadella messinese, della quale Blasco denunciava sin dall'intitolazione, forse polemicamente, «parte degli errori commessi nella sua ristaurazione dopo l'ultimo assedio sino al presente di 20 gennaio 1734»⁶³, un elaborato grafico, quest'ultimo, già interpretato per le sue qualità come «un esempio

abbastanza eloquente delle capacità raggiunte dagli ingegneri militari nella tecnica di disegno al principio del '700»⁶⁴ [figg. 13-14].

Non sappiamo dove i due Blasco avessero studiato: essendo di origine genovese (forse ligure?)⁶⁵, potrebbero avere frequentato l'Accademia Reale di Torino (1678), o forse il più giovane potrebbe esse-

re stato tra i primi studenti della K.K. Ingenieur-Akademie di Vienna (1717). Un fatto è certo: con la Corona asburgica il legame era saldissimo e la fedeltà assoluta.

Proprio per questa ragione, i due, insieme all'altro figlio Domenico, lasciarono la Sicilia tra le fila dell'esercito austriaco di cui facevano parte, dopo la

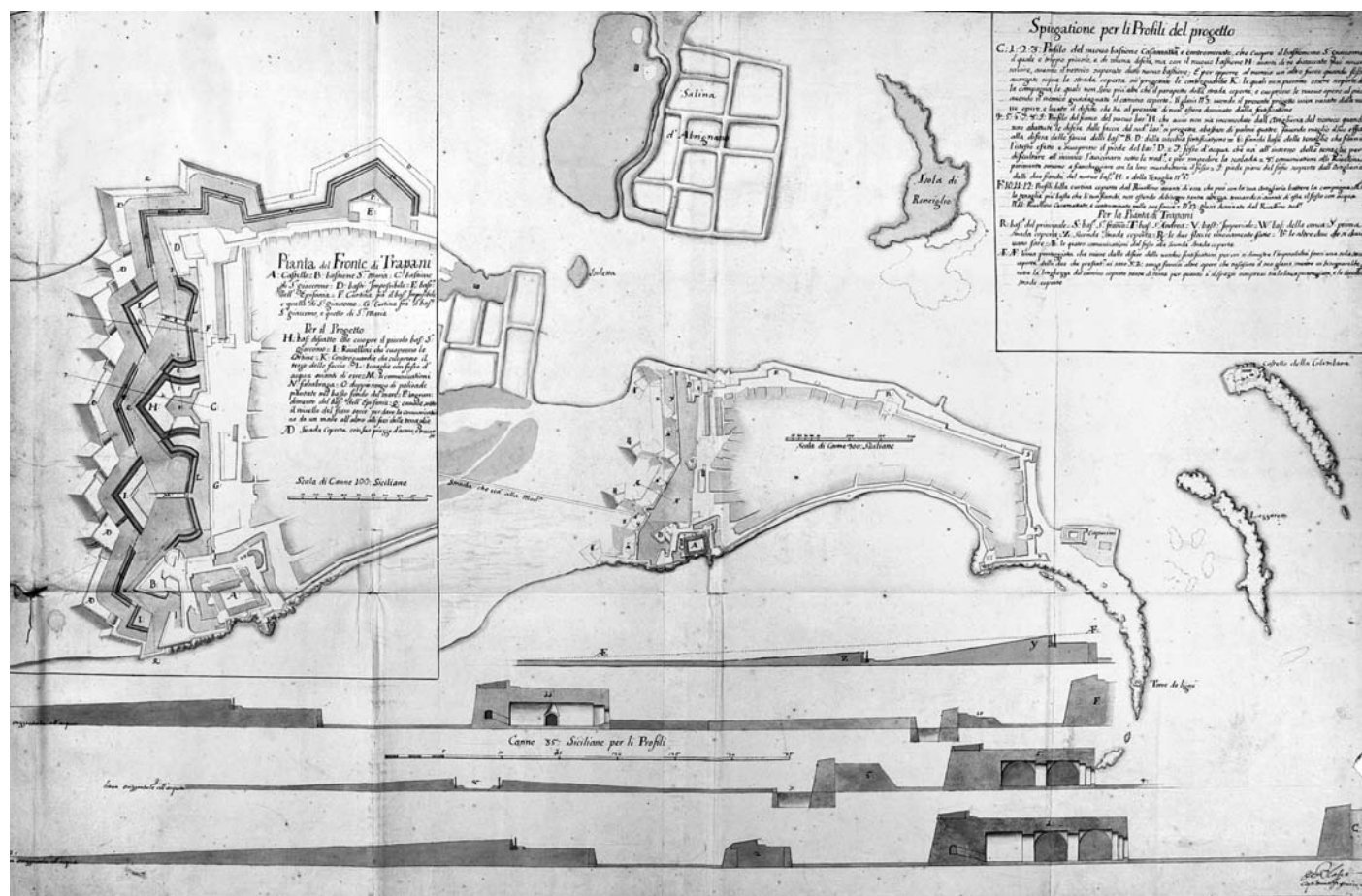


Fig. 13. M. Blasco, Pianta del Fronte di Trapani, s.d. (Archivio di Stato di Napoli, Archivio Montemar, vol. 74, mappa n. 2).

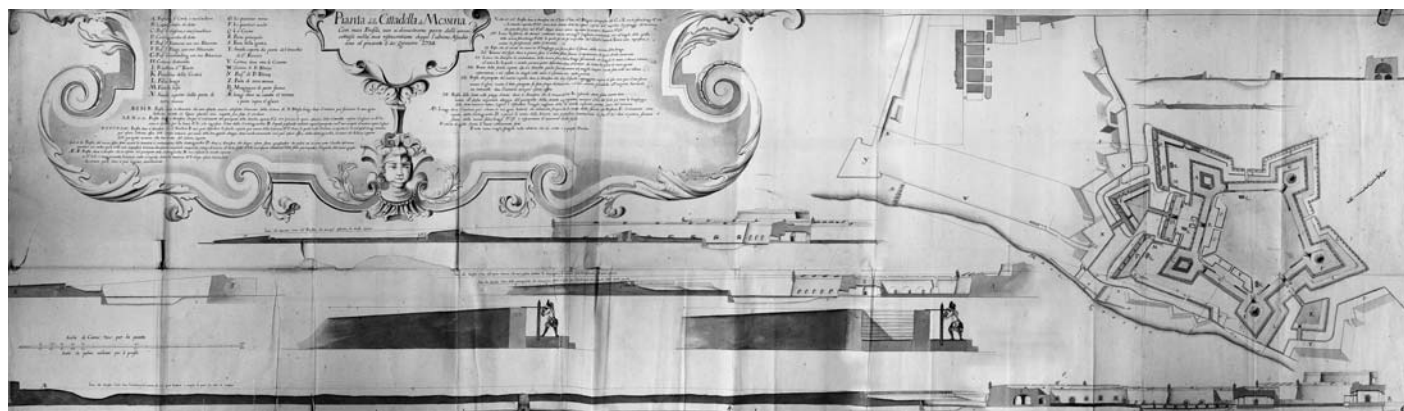


Fig. 14. M. Blasco, Pianta della Cittadella di Messina..., 1734 (Archivio di Stato di Napoli, Archivio Montemar, vol. 74, mappa n. 13).

sconfitta subita nell'ambito della Guerra di successione polacca, quando l'isola venne invasa dalle truppe di Carlo III di Borbone, nell'estate del 1734 per essere del tutto conquistata l'anno successivo: per tutta risposta il nuovo governo spagnolo li condannò all'esilio e confiscò i beni di tutti i membri della famiglia⁶⁶. Tuttavia parrebbe che il giovane capitano si sia trattenuto forse ancora per qualche anno – non è chiaro al momento né come né perché –, continuando a esercitare la sua mansione anche sotto l'occupante borbonico, se tra il maggio e il novembre del 1738 stilò una relazione estimativa per opere eseguite nella tenuta extraurbana del marchese di Giarratana, potendosi fregiare ancora del titolo di capitano ingegnere⁶⁷. Loro destinazione successiva dovette essere

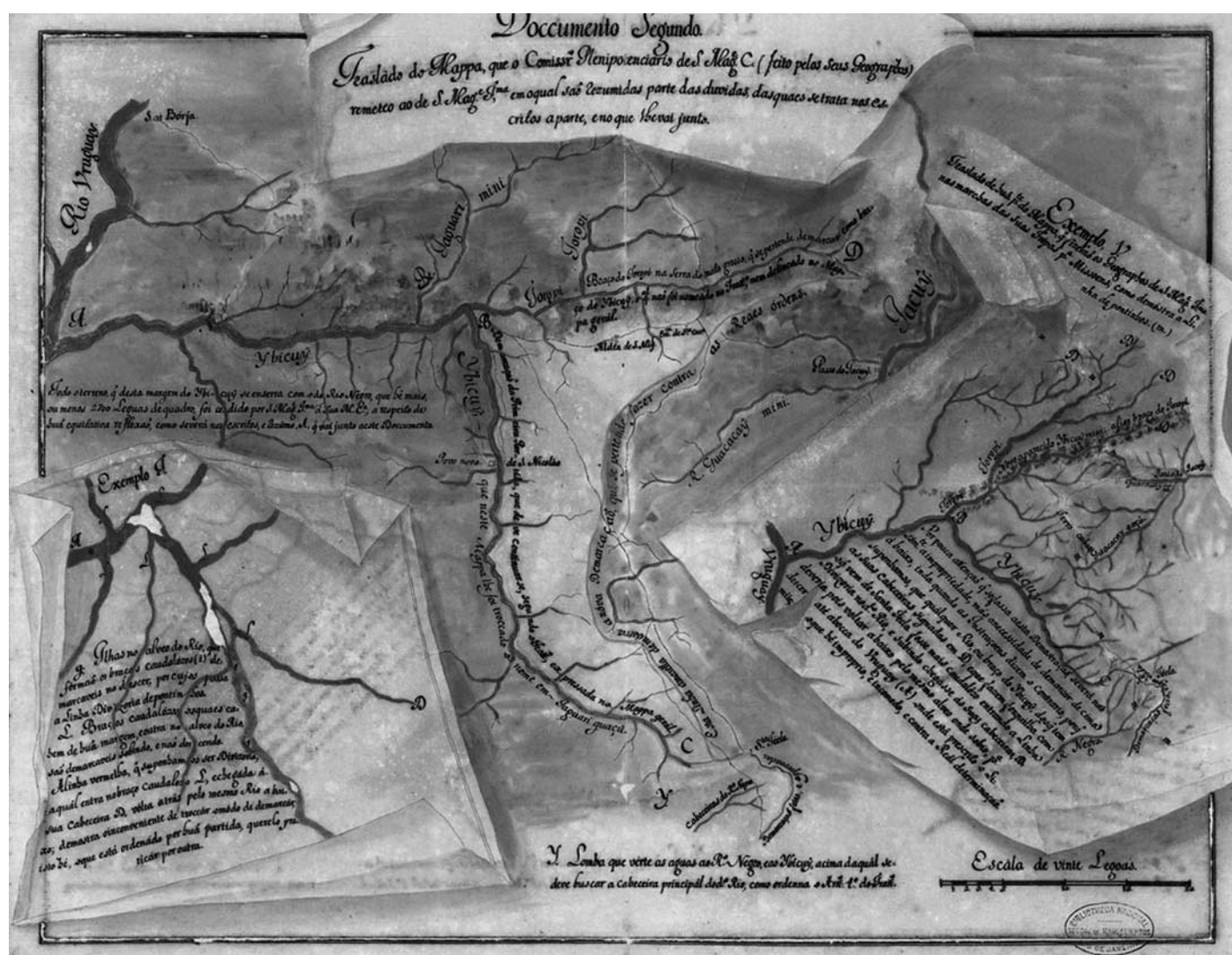


Fig. 15. M. Blasco, mappa del fiume Ybicuy, affluente del Rio Yruguay, in *Id.*, *Notta dos papeis, que vão no masso junto, feitos pelo Coronel de Blasco...*, 1758. (Disponibile in Biblioteca Digital Nacional Brasil: http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_cartografia/cart1095063/galeria/index.htm, accesso 11 settembre 2015).

Questa unione, fortemente caldeggiata dai Blasco e altrettanto osteggiata dalla famiglia dello sposo, sarebbe stata possibile proprio solo grazie all'intervento di Michelangelo che mise a disposizione una ricca dote per la nipote milanese⁷². Questi, infatti, aveva nel frattempo fatto fortuna avendo lasciato l'Italia per entrare in servizio come colonnello ingegnere per il Regno di Portogallo – non fu certo un caso che la regina consorte di João V fosse Maria Anna d'Austria – chiamato ad assolvere delicatissimi incarichi⁷³. Nel gennaio del 1750, infatti, venne posto a capo della celebre spedizione scientifica, composta da ingegneri militari, cartografi, astronomi, botanici e avventurieri provenienti da mezza Europa, tra cui molti italiani, incaricata di fissare con esattezza i confini tra i possedimenti portoghesi e spagnoli del Nuovo Mondo, a lungo causa di controversie e conflitti tra le corti di Lisbona e Madrid, effettuando il rilevamento dei vastissimi territori sudamericani della Corona e redigendo carte e mappe⁷⁴. Anche oltre oceano egli non fu solo ingegnere e scienziato, ma anche uomo di guerra, come spettava al suo ruolo, impegnato tanto nelle fortificazioni di Rio de Janeiro quanto nella campagna militare condotta dagli eserciti coalizzati spagnolo e portoghese contro gli indios ribelli dell'Uruguay capeggiati dai padri gesuiti nel Guarani⁷⁵, impegno che gli valse anche un'ode encomiastica del poeta José Basílio de Gama⁷⁶. I lunghi e proficui anni trascorsi in Brasile, di cui oggi rimane testimonianza in un ricco corpus di cartografie e disegni⁷⁷ [fig. 15], gli valsero grandi onori e gli assicurarono importanti promozioni: nel 1763 venne nominato maresciallo di campo «com o mesmo exercicio de engenheiro», per divenire, una volta rientrato a Lisbona nel 1769, ingegnere maggiore del Regno, la massima carica a cui poteva aspirare, con un'assegnazione mensile di ben 50.000 reis⁷⁸, non prima però di esser riuscito a far entrare nel corpo degli ingegneri portoghesi anche il nipote Michele⁷⁹.

Dal Milicia al Savio: una conclusione inattesa

Concludendo, il ponte sul Milicia, con tutte le difficoltà e le ambiguità del suo iter progettuale e realizzativo, rappresentò di certo una tappa importante nella carriera di Michelangelo Blasco, dovette pro-

curargli altre commesse di ponti – certamente almeno quello siciliano di Campofranco, se non altri –, garantendogli sempre più la stima e il consenso delle autorità governative, di fatto spianando la strada a quella che si sarebbe rivelata una carriera indubbiamente di successo.

Come sappiamo, non andò diversamente neppure al giovane Fuga. Anzi, proprio l'esperienza del ponte sul Milicia, nonostante il suo esito infelice, per non dire catastrofico, gli procurò solo pochi anni dopo l'incarico per un altro ponte, quello Clemente sul fiume Savio a Cesena⁸⁰: nel gennaio del 1733, infatti, il pontefice gli commissionò di revisionare il progetto già elaborato dall'architetto Antonio Felice Facci, di fatto subentrando a questi nell'opera.

Quella proposta da Fuga era una struttura ancora una volta monumentale, che sarebbe stata nuovamente al centro di vicende assai ingarbugliate, oggetto di polemiche, commissioni di inchiesta e perizie, nonché, come quello sul Milicia, realizzato alla fine secondo un diverso progetto e proprio a causa del sesto delle arcate⁸¹.

A solo un mese di distanza dall'incarico sarebbe giunta da Roma nella città romagnola una lettera che informava dell'arrivo di Fuga e alla quale era allegato – guarda caso! – proprio «il disegno d'un ponte da lui fatto due anni sono in Sicilia [...] acciò lo vedano e dà esso comprendano la perizia dell'autore»⁸². Doveva trattarsi più che di un suo elaborato grafico per il ponte sul Milicia, sul quale quello cesenate sarebbe stato adesso esemplato, della



Fig. 16. Modello ligneo del progetto di Fuga per il Ponte Clemente a Cesena, 1734 (da S. D'Altri Darderi, *Il Ponte Vecchio di Cesena...*, cit., p. 44).

stampa di Gabbuggiani, di cui infatti si conserva giusto un esemplare nella locale Biblioteca Malatestiana. La diretta derivazione dal progetto siciliano è testimoniata sia da un bozzetto anonimo sia soprattutto dal grande modello ligneo commissionato nel 1734 per inviarlo a Roma al pontefice e giunto fortunatamente sino a noi. Le analogie linguistiche fra i due sono evidenti: le specchiature in cui sono ripartite le superfici murarie, ma ancor più i rostri, per i quali vengono riproposti identicamen-

te gli originali cappucci plastici di Altavilla [fig. 16]. Dal punto di vista dell'impianto e della struttura, però, se è vero che, in sostituzione delle cinque arcate del Facci, Fuga ne proponeva di nuovo tre come in Sicilia, il loro sesto si presentava però ben diverso da quello di quattro anni prima: più consueti archi ribassati rimpiazzavano i pressoché irrealizzabili archi policentrici pensati per il Milicia, che Fuga si era ben guardato adesso di riproporre. Evidentemente Blasco aveva avuto ragione.

¹ Per un quadro dei ponti in Sicilia nel Settecento, cfr. F. MAURICI, M. MINNELLA, *Antichi ponti di Sicilia*, Palermo 2006, pp. 86-99, e A. ARMETTA, *I ponti in Sicilia (XVIII-XIX secolo) fra tradizione e innovazione*, Palermo 2014, pp. 11-21, al quale si rimanda soprattutto per gli importanti sviluppi registrati nell'isola nella prima metà dell'Ottocento, a seguito dell'istituzione, nel 1824, della Soprintendenza delle Strade e dei Ponti.

² A. GIORDANO, *Le relazioni e i rapporti sul ponte della Milicia. Fuga, Lazzara, Mariani, Blasco (1731-32)*, in *Ferdinando Fuga. 1699-1999 Roma, Napoli, Palermo*, atti del Convegno Internazionale di Studi (Napoli, 25-26 ottobre 1999), a cura di A. Gambardella, Napoli 2001, pp. 329-338. Rimandiamo a questo volume per un inquadramento generale dell'architetto e in particolare della sua attività siciliana, nonché per la bibliografia.

³ R. PANE, *Ferdinando Fuga*, Napoli 1956, p. 23.

⁴ G. CURIALE, N. COZZI, *Planta y alzado del Ponte d'Altavilla sobre el río Milicia, 1738*; Biblioteca Nacional de España, Invent/28675.

⁵ F. MILIZIA, *Memorie degli architetti antichi e moderni*, Parma 1781, p. 381.

⁶ G. CURIALE, N. COZZI, *Planta y alzado del Ponte d'Altavilla...*, cit.

⁷ Ibidem.

⁸ Archivio di Stato di Palermo (d'ora innanzi ASPa), *Deputazione del Regno*, Appuntamenti, vol. 291, c.n.n., 18 gennaio 1731.

⁹ Quasi nulla è noto di questo architetto attivo in Sicilia negli anni Venti del Settecento (1724-1728) e impegnato sia nel cantiere del ponte di Termini, una volta sopravvenuta la morte di Agatino Daidone nel 1724, sia in quello di Rosamarina; le poche notizie si trovano in E. H. NEIL, *Architecture in context: the villas in Bagheria, Sicily*, Phd. Dissertation, Harvard University, Cambridge (Massachusetts), 1995, pp. 44, 390.

¹⁰ Per una descrizione dello stato penoso dei collegamenti viari siciliani all'alba del Settecento, rimandiamo al capitolo molto efficacemente intitolato *Nella Sicilia del Sei e del Settecento: strade senza ponti, ponti senza strade* di F. MAURICI, M. MINNELLA, *Antichi ponti di Sicilia*, cit., e in particolare alle pp. 87-88.

¹¹ Sull'argomento, cfr. L. RE, *Ignazio Bertola e i ponti savoirdi del XVIII secolo*, in *Gli ingegneri militari attivi nelle terre dei Savoia e nel Piemonte orientale (XVI-XVIII secolo)*, a cura di M. Viglino e A. Bruno jr., Firenze 2007, pp. 193-207.

¹² ASPa, *Deputazione del Regno*, Appuntamenti, vol. 291, c.n.n., 18 gennaio 1731.

¹³ La presenza di Lazzara e Vivaldi è confermata da alcune voci annotate tra le *Spese sostenute dal mastro di casa dell'Illustre Principe di Fiumesalato Deputato, in occasione di andar a veder il ponte d'Altavilla*: vennero noleggiati infatti una portantina per l'architetto e un cavallo per il capomastro. L'elenco, del quale fanno parte anche i pagamenti per le molte *cavalcature* della comitiva, si dilunga soprattutto nelle voci relative a «dar pranzo all'Illustrissima Deputazione del Regno nel casino dell'illustre duca di Cefalà»; ASPa, *Deputazione del Regno*, Cautele, vol. 902, c. 243r.

¹⁴ Nel corso della convocazione della Deputazione del 30 maggio 1731 vennero lette quattro delle relazioni giunte sino a noi come carte sciolte, più precisamente quella "accusatoria" di Lazzara e Mariani (9 febbraio 1731), quella difensiva di Fuga (20 aprile), la seconda relazione dei due architetti siciliani in risposta (8 maggio) e infine quella del capitano Blasco (25 maggio); *ivi*, Appuntamenti, vol. 291, c.n.n., 30 maggio 1731.

¹⁵ Dietro richiesta della Deputazione, il viceré in persona aveva rimesso con un suo biglietto del 17 maggio di quell'anno a Blasco, nominato quale perito terzo, la questione di «dirimere le differenze concernenti al buon sistema della fabbrica del nuovo ponte della Milicia»; *ibidem*.

¹⁶ *Ivi*, 26 settembre 1731.

¹⁷ In verità sembrerebbe allo stato degli studi non sufficientemente documentato il rapporto di parentela intercorrente tra i due: erano davvero padre e figlio? O si trattava di zio e nipote? Liliane Dufour afferma, infatti, che il capitano Blasco era figlio del tenente colonnello, mentre Erik Neil si limita a qualificare i due, questa volta sulla scorta della documentazione d'archivio conservata al Kriegsarchiv di Vienna, unicamente come *junior* e *senior*, chiarendone soltanto il diverso grado di anzianità. Cfr. L. DUFOUR, *Atlante storico della Sicilia. Le città costiere nella cartografia manoscritta (1500-1823)*, Siracusa 1992, p. 36; E. H. NEIL, *Architecture in context...*, cit., p. 46.

¹⁸ ASPa, *Ministero e Segreteria di Stato presso il Luogotenente Generale*, Ripartimento LL.PP., vol. 1, c.n.n., *Relazione degli Ingegneri Capitano e Tenente Blasco per il ponte della Milicia*, 15 settembre 1731.

¹⁹ Questa operazione di consolidamento, condotta in perfetta conformità a quanto indicato nella trattatistica contemporanea, è descritta dall'ingegnere nella sua relazione del 25 maggio a cui era in origine allegata la *Pianta del principiato Ponte della Milicia dove si dimostra il danno occorso al terzo pilastro*, il disegno di progetto oggi conservato presso l'Archivio di Stato di Palermo (ASPa, Ministero Real Segreteria – Ripartimento LL.PP., Carte topografiche, n. 328) e pubblicato in L. BONANNO, *Architetture del paesaggio. Ponti in Sicilia*, Palermo 1999, p. 124.

²⁰ L'utilizzo dello strumento è ricordato fra le altre cose da Gaetano Giardina nell'elogio funebre in onore di Daidone, in cui decantava «la facilità con cui esattamente in occasione della fabbrica del Ponte (*di Termini*) fece la coclea d'Archimede per disseccare quel fiume»; G. GIARDINA, *Orazione in morte del nostro accademico Agatino Daidone...*, ms. del 1724, Biblioteca Comunale di Palermo Qq E 34, f. 52, e riportato in E. H. NEIL, *Architecture in context...*, cit., p. 395.

²¹ ASPa, *Deputazione del Regno*, Memoriali, vol. 407, c. 49v.

²² La Deputazione del Regno era infatti composta da dodici rappresentanti scelti fra i membri del Parlamento, quattro per ciascuno dei tre *bracci* (militare, ecclesiastico, demaniale) in cui quest'ultimo era diviso.

²³ Il duca di Villarosa nell'intervento che seguì la lettura della seconda relazione stilata dai due Blasco (15 settembre 1731) lamentava di essere stato forzato nella precedente convocazione a uniformarsi al voto dei colleghi e ricordava pure come il duca di Valverde don Luigi Gaetano già «s'avesse opposto che non meritava tal torrente riparo sì improprio non avendo acque se non passagiere, impedendo solamente i viandanti nel forte inverno per poche ore, rendendosi doppio nella solita natia placidezza colla quale continuamente scorre»; *ivi*, Appuntamenti, vol. 291, c.n.n., 26 settembre 1731.

²⁴ Antonio Ventimiglia dei principi di Grammonte, figura politica importante della Sicilia della prima metà del Settecento, fu deputato del Regno dal 1728 al 1732, sotto la Casa d'Austria, e quindi dal 1738 al 1746 sotto i Borbone. La sua nomina a Sovrintendente di Ponti risale al 1 luglio 1728; *ivi*, *ad diem*. Ricoprì l'incarico sino al 9 luglio dell'anno successivo quando, non sappiamo se per via dello scandalo del ponte sul Milicia, venne sostituito dal principe di Aragona, Baldassarre Naselli e Branciforti; *ivi*, vol. 292, *ad diem*. La sua carriera politica avrebbe toccato l'acme con la nomina nel 1740 a Gran Prefetto del Commercio, incarico conferitogli sia per un suo certo piglio fattivo e riformatore, sia per il gradimento di cui godeva presso Carlo III di Borbone, soprattutto per merito della *Relazione* sulle condizioni della Sicilia che aveva presentato a Corte nel 1734. Su questo suo ruolo interessanti sono alcune missive riportate in B. TANUCCI, *Epistolario*, ed. a cura di R. P. Coppini, L. Del Bianco, R. Nieri, Roma 1980, *passim*.

²⁵ Tra i memoriali presentati alla Deputazione se ne contano molti di appaltatori del ponte sul Milicia rimasti in carcere anche anni per volontà del conte di Prades per avere dato intralcio, loro malgrado, al regolare procedere dei lavori. Significativi, ad esempio, quelli di un maestro carrozzaio, che aveva preso l'appalto del trasporto dei blocchi di pietra, finito in carcere per alcune mancate consegne causate dalle piogge torrenziali del gennaio e febbraio del 1730, «per non aver possuto passare le carrozze delli bovi il fiume della Milicia»; ASPa, *Deputazione del Regno*, Memoriali, vol. 407, c. 27v. I carri sprofondavano, infatti, nelle trazzere trasformate in fiumi di fango, sotto il carico enorme dei blocchi, «stante che dette pietre erano di grossissime misure»: eppure, «senza che l'esponente avesse commesso colpa veruna», il conte di Prades tenne il poveraccio in prigione per quasi due anni, perseguendo anche i suoi fideiussori, «con aver di più fatto carcerare parte delli pleggi dell'esponente e parte essersi rifugiati in chiesa»; *ivi*, c. 25v.

²⁶ Egli progettò, infatti, il nuovo ponte sul fiume San Leonardo a Termini Imerese, un'opera che, sebbene sul solco della tradizione siciliana, fu sempre al centro di dure contestazioni dell'architetto Lazzara; cfr. G. PALAZZOLO, *Agatino Daidone. L'architetto del «Ponte Nuovo» di Termini*, in «Il Corriere delle Madonie», 15 maggio 1991, p. 6.

²⁷ M. BLASCO, *Per l'augusta nascita dell'Arciduca d'Austria, Real primogenito della Maestà di Maria Teresa, regina d'Ungheria e Boemia*, Milano 1741; Biblioteca Nazionale Braidense, NBZCC. 05. 0021/05bis.

²⁸ G. CURIALE, N. COZZI, *Planta y alzado del Ponte d'Altavilla...*, cit. D'altronde già nell'ultima relazione nota, quella inviata alla Deputazione dal tenente Blasco nell'ottobre del 1732 da Fondachello, località costiera poco lontana dal cantiere, nel cui fondaco probabilmente gli ingegneri soggiornavano durante la direzione dei lavori, l'elenco delle cause del crollo dell'arcata e del fallimento del progetto di Fuga si apriva proprio con «Primo: l'arco essere a tre compassi, quando questi dovea essere vero arco elliptico, che è quello che si chiama volgarmente arco calamentato»; ASPa, *Ministero Luogotenenziale LL.PP.*, vol. 1, c.n.n., *Rapporto del Tenente Blasco per lo ponte della Milicia*, 8 ottobre 1732.

²⁹ *Ivi*, *Notai defunti*, St. VI, min. 3942, c. 243r.

³⁰ Ad esempio, eloquente riguardo al nesso tra *ars tignaria* e geometria è sin dal suo titolo il trattato di D. LÓPEZ DE ARENAS, *Breve compendio de la carpinteria de lo blanco ... y otras cosas tocantes a la ieometria y puntas del compas*, Sevilla 1633.

³¹ M. JOUSSE, *Le Théâtre de l'art de charpentier, enrichi de diverses figures...*, La Flèche 1627; dell'opera di Jousse va ricordata anche la più tarda edizione rivista da P. DE LA HIRE, *L'art de Charpenterie...*, Paris 1702.

³² C. F. MILLIET DE CHALES, *Cursus seu Mundus mathematicus*, Lyon 1674.

³³ J. LEUPOLD, *Theatrum Pontificiale, Oder Schau-Platz der Brücken und Brücken-baues*, Leipzig 1726.

³⁴ C. WALTER, *Brücken-Bau, oder Anweisung, wie allerley Arten von Bruecken...*, Augsburg 1766.

³⁵ N. ZABAGLIA, *Castelli e ponti di maestro Niccola Zabaglia con alcune ingegnose pratiche...*, Roma 1743.

³⁶ Cfr. N. MARCONI, *Edificando Roma Barocca. Macchine, apparati, maestranze e cantieri tra XVI e XVIII secolo*, Roma 2004, a cui si rimanda anche per l'ampia bibliografia sull'argomento.

³⁷ Lo stesso Blasco, nell'agosto del 1722, aveva venduto all'architetto Daidone un «libro di geografia fatto a Vienna»; E. H. NEIL, *Architecture in context...*, cit., p. 388. Del volume sembra però non esservi traccia nell'inventario ereditario stilato alla morte di questi nel 1724; N. FINOCCHIO, *Notizie sulla biblioteca di Agatino Daidone dal suo inventario ereditario (1724)*, in «Lexicon. Storie e architettura in Sicilia e nel Mediterraneo», 16, 2013, pp. 29-40.

³⁸ Dell'incisore francese, ad esempio, si ricorda la veduta del Ponte Vecchio fiorentino del 1617, mentre tra le molte tavole su questo tema dell'italiano vanno segnalate le splendide incisioni, anche di rilievo e di indagine tecnico-costruttiva, dei ponti romani contenute nel Quarto tomo, appositamente dedicato a questo soggetto, di G. B. PIRANESI, *Le antichità romane di Giambattista Piranesi architetto veneziano*, Roma 1756.

³⁹ Il ponte, a cinque arcate ellittiche, fu commissionato da Luigi XIV agli architetti Jacques Gabriel, Jules Hardouin-Mansart e François Romain. I due disegni di grande formato (ca. 60 x 85 cm) realizzati da Cruyl nel 1687, nel pieno dei lavori dunque, un tempo nella collezione Wattine e alcuni anni fa apparsi sul mercato antiquario (Christies's, 2009; Sotheby's, 2012), restituiscono assai efficacemente la vitalità del cantiere parigino nei suoi due momenti più delicati: la fondazione delle pile e la realizzazione delle arcate. Essi fanno parte di una serie di sette disegni, quasi certamente commissionati da Michel Lepelletier de Souzy, directeur général des fortifications et du génie, che sovrintendeva alla costruzione del ponte. Tra questi si segnalano anche due bei disegni a china di più piccolo formato, datati uno 1686 e l'altro 1687, conservati oggi alla Bibliothèque nationale de France, raffiguranti in dettaglio uno dei grandi casseri costruiti in mezzo alla Senna per la posa delle fondazioni e una delle complesse macchine impiegate per pomparne via l'acqua; Bibliothèque nationale de France, Département Estampes et photographie, RESERVE FOL-VE-53 (H). Il ponte terminato è invece raffigurato in due suoi disegni conservati al Louvre; Musée du Louvre, Cabinet des dessins, Fonds des dessins et miniatures, INV 12848r e INV 19890r. Sui disegni un tempo nella collezione Wattine, cfr. E. MAREUSE, *Trois vues de Paris de Lieven Cruyl*, in «Bulletin de la Société de l'Histoire de Paris et de l'Île de France», 1919, pp. 64-71; in generale sulla produzione grafica di Cruyl e per la schedature di tutte le rappresentazioni del ponte, cfr. B. JATTA, *Lieven Cruyl e la sua opera grafica*, Brussels-Roma 1992.

⁴⁰ Così recita il titolo: *Prospectus erectionis arcuum in ponte Luparae, et fulcrorum ligneorum molem lapideam sustinentium*.

⁴¹ La tavola, intitolata *A View of the intended bridge at Blackfriars – London August MDCCLXIII by Robert Mylne architect – Engraved by Piranesi in Rome*, raffigura il procedere dei lavori, con due grandi armature lignee già montate sulle pile e l'avvio della posa dei conci di una delle arcate. Il ponte, completato nel 1769, fu oggetto di un grande concorso bandito nel 1760 e vinto da Mylne.

⁴² In mancanza di studi scientifici sul ponte, interamente costruito ex novo, in molti equivocano sulla datazione di questo manufatto riconducendolo in tutto o in parte (le pile e i rostri) ad epoca romana. Unica voce discorde è quella di Ferdinando Maurici che correttamente afferma: «La tradizione locale lo nobilitava dell'appellativo di "ponte romano" ma si trattava certamente di una realizzazione di età moderna (probabilmente del XVIII secolo o dei primi del XIX)»; F. MAURICI, G. FANELLI, *Antichi ponti della Sicilia. Dai romani al 1774*, in «Sicilia archeologica», 99, 2001, p. 153, e poi in F. MAURICI, M. MINNELLA, *Antichi ponti di Sicilia*, cit., p. 98, in cui l'autore ipotizza anche un'attribuzione a Michelangelo Blasco.

⁴³ Sull'argomento, cfr. *Il cardinale Alessandro Albani e la sua villa: documenti*, a cura di E. Debenedetti, Roma 1980; E. DEBENEDETTI, *Alessandro Albani patrono delle arti: architettura, pittura e collezionismo nella Roma del '700*, Roma 1993. Dell'incisione sembra però non esservi traccia nei diversi, ricchissimi inventari di opere d'arte redatti alla morte del cardinale o in occasione dello smembramento della collezione.

⁴⁴ M. BLASCO, P.-F. DUFLOS, *Progetto del ponte di Campofranco*, s.d. L'incisione è pubblicata in L. BONANNO, *Architetture del paesaggio...*, cit., p. 13.

⁴⁵ È possibile che i due potessero essersi conosciuti prima che l'Albani prendesse l'abito talare, tenuto conto che questi aveva inizialmente intrapreso la carriera militare, essendo stato colonnello del reggimento dei dragoni dell'esercito pontificio dal 1707 al 1718. Non è neanche da escludere che l'incisione possa essere datata al 1743-44, quando nell'ambito della guerra di successione austriaca, l'esercito di Vienna – e l'ingegnere Blasco al suo seguito – occupò i territori dello Stato della Chiesa divenuto così campo di battaglia contro le truppe borboniche del Regno di Napoli; L. LEWIS, *Albani, Alessandro*, in *Dizionario Biografico degli Italiani*, I, Roma 1960, ad vocem. A questi stessi anni, infatti, risale un altro suo pregevole prodotto cartografico, la *Carta Geometrica Topografica di Velletri e delli Campamenti Austriaci e Napolisani (1744)*, conservata presso il Kriegsarchiv di Vienna; cfr. M. V. VERES, *Unravelling a Trans-Imperial Career: Michel Angelo de Blasco's Mapmaking Abilities in the Service of Vienna and Lisbon*, in «Itinerario», XXXVIII, 2, 2014, pp. 75-100, alle pp. 80-81.

⁴⁶ M. BLASCO, P.-F. DUFLOS, *Progetto del ponte di Campofranco*, cit.

⁴⁷ Per un commento sul testo di Castrone, cfr. F. SCADUTO, *Trattati manoscritti e raccolte grafiche di architetti siciliani in età moderna, in Il libro e l'ingegno. Studi sulla biblioteca dell'architetto (XV-XX secolo)*, a cura di G. Curcio, M. R. Nobile, A. Scotti Tosini, Palermo 2010, pp. 83-88.

⁴⁸ B. M. CASTRONE, *Brevissimo Compendio della civile architettura castroniana...*, Tav. XIII, (ms. del 1740 ca., Biblioteca Comunale di Palermo, 3QqC30).

⁴⁹ *Ivi*, III, 4, §1.

⁵⁰ *Ivi*, §7.

⁵¹ Su Mariano Leonardi (1707-1745), membro dell'acese Accademia degli Zelanti, che firmò però la traduzione sotto lo pseudonimo Leandro Majorani, cfr. C. CARPINATO, *Vita del dottissimo e divotissimo p. Mariano Leonardi domenicano...*, Messina 1752; M. CALÌ, *La Sicilia nei canti di Leonardo Vigo*, Acireale 1881, pp. 49, 360-61.

⁵² Si tratta della copia di B. M. CASTRONE, *L'ingegnoso ritrovato di fortificare...*, Palermo 1733, ai segni CXXXVI F 82 n. 2.

⁵³ Sull'argomento, cfr. A. ARMETTA, *L'ultima frontiera della stereotomia. Note su alcuni trattati della prima metà del XIX secolo sui ponti "obliqui"*, in «Lexicon. Storie e architettura in Sicilia e nel Mediterraneo», 14-15, 2012, pp. 49-54.

⁵⁴ Desidero ringraziare alcuni amici, il prof. José Carlos Palacio e l'arch. Maria Mercedes Bares, studiosi autorevoli di stereotomia, per l'aiuto che mi hanno affettuosamente dato per meglio comprendere la complessa costruzione del ponte.

⁵⁵ Ci riferiamo allo studio di M. V. VERES, *Unravelling a Trans-Imperial Career...*, cit. Per i pochissimi dati riguardanti, invece, l'attività siciliana dei due Blasco, raccolti per altro indistintamente in una unica voce, cfr. M. C. RUGGIERI TRICOLI, B. DE MARCO SPATA, *Blasco*, in *Dizionario degli artisti siciliani. Architettura*, a cura di M.C. Ruggieri Tricoli, Palermo 1993, *ad vocem*.

⁵⁶ Sull'argomento, cfr. *La Sicilia disegnata: la carta di Samuel von Schmettau, 1720-21*, a cura di L. Dufour, Palermo 1995; P. MILITELLO, *L'isola delle carte. Cartografia della Sicilia in età moderna*, Milano 2004, pp. 127-139; V. VALERIO, *Tre momenti di conquista nella cartografia siciliana*, in V. VALERIO, S. SPAGNOLO, *Sicilia 1477-1861. La collezione Spagnolo-Patemo in quattro secoli di cartografia*, Napoli 2014, pp. 68-70.

⁵⁷ Nella *Specificazione degli Ingegneri stati uccisi e feriti durante l'Assedio della Cittadella di Messina*, pubblicato subito dopo la presa della fortezza, tra i molti tecnici viene annotato: «Alli 6 di settembre il Ten. Ingegniere Sig. Blasco»; *Avvisi italiani ordinarii e straordinarii dell'anno 1719*, Vienna 1719, f. 215v, 6 dicembre 1719.

⁵⁸ Gli altri ufficiali erano Sesselier, Person, Sambergere e Miller; E. H. NEIL, *Architecture in context...*, cit., p. 46.

⁵⁹ Lo prova il fatto che il generale von Schmettau, una volta terminate le operazioni di rilievo, per la fase decisiva di assemblaggio dei disegni parziali e di disegno della carta definitiva volle avere con sé a Vienna proprio il giovane sottotenente (capitano?) Blasco, «qui a lui même aidé à lever le plan et qui a veu et tient en memoire la situation»; V. VALERIO, *Tre momenti...*, cit., p. 69.

⁶⁰ M. V. VERES, *Unravelling a Trans-Imperial Career...*, cit., p. 79. Segnaliamo, però, che l'autrice non fa riferimento alcuno alla figura di Michelangelo Blasco senior.

⁶¹ Un esemplare della carta a stampa, disegnata e incisa dallo stesso Beaumont e dedicata al generale austriaco Maguire, si conserva presso la Biblioteca nazionale centrale di Firenze (PALAT. Carte mil. 7), erroneamente datata però al 1740. Sulla *Mappa*, cfr. N. GROSSO, *La Mappa Geometrica del capitano Carmine de Beaumont, cartografo piemontese del XVIII secolo*, in «Studi e Ricerche di Geografia», XII, 2, 1989, pp. 133-150. Per una dettagliata cronaca degli eventi bellici in questione, cfr. G.F. DORIA, *Della Storia di Genova dal trattato di Worms alla pace d'Aquisgrana: Libri Quattro*, Leida 1750.

⁶² G. CURIALE, N. COZZI, *Planta y alzado del Ponte d'Altavilla...*, cit.

⁶³ I disegni sono oggi conservati presso l'Archivio di Stato di Napoli, *Archivio Montemar*, vol. 74, mappe nn. 2 e 13. Sulle Carte Montemar e per una prima analisi delle due tavole recanti la firma del capitano ingegnere Michelangelo Blasco, cfr. T. COLLETTA, *Piazzeforti di Napoli e Sicilia. Le "carte Montemar"*, Napoli 1981, e in particolare pp. 123-124, 132-134, 137-138, 147-148.

⁶⁴ *Ivi*, p. 123.

⁶⁵ Sono le fonti portoghesi a svelarne la provenienza: Michelangelo Blasco jr., infatti, nella *Relação dos officiaes de guerra [...] nomeadas por Sua Magestade para a expedição da America Portuguesa* del 1750 è indicato come «genovez»; S. VITERBO, *Dicionário histórico e documental dos arquitectos, engenheiros e constructores portugueses*, 3 voll., [Lisboa 1899-1922] 1988, I, p. 109.

⁶⁶ M. V. VERES, *Unravelling a Trans-Imperial Career...*, cit., p. 79.

⁶⁷ ASPa, *Notai defunti*, St. VI, reg. 4579, c. 222r. Il documento è segnalato in M.C. RUGGIERI TRICOLI, B. DE MARCO SPATA, *Blasco*, cit.

⁶⁸ Sul Genio militare asburgico in Lombardia, nonché per alcune segnalazioni sull'attività dei Blasco in Lombardia e a Mantova in particolare, cfr. C. BONORA PREVIDI, *Mantova e le difese imperiali (1707-1797)*, «Postumia», 20/1-2 (2009). Alcuni sparuti riferimenti ai ruoli ricoperti dagli stessi tra i ranghi dell'esercito austriaco a Milano sono in A. DATTERO, *Soldati a Milano. Organizzazione militare e società lombarda nella prima dominazione austriaca*, Milano 2014, *passim*.

⁶⁹ Si fregiavano infatti a Milano del titolo di marchese di Sant'Erasmo. Non a caso il cognome sarebbe stato mutato, a partire dal periodo lombardo, nella forma de Blasco. Lo stesso Beccaria avrebbe in più di una occasione perorato presso la Corte di Vienna la causa del riconoscimento da parte del Tribunale Araldico di Milano della nobiltà della moglie, senza però riuscirvi; E. LANDRY, *Cesare Beccaria. Scritti e lettere inediti*, Milano 1910, p. 236.

⁷⁰ C. BONORA PREVIDI, *Mantova e le difese imperiali...*, cit., p. 62.

⁷¹ Sull'argomento, cfr. *Cesare Beccaria tra Milano e l'Europa*, Milano 1990; G. TESSITORE, *Cesare Beccaria: l'uomo e il mito. Idealizzazione e realtà storica*, Milano 2008.

⁷² I Blasco erano soliti vantare nei salotti milanesi entrate alla Corte di Lisbona, attraverso Michelangelo, che gli fecero guadagnare autorevolezza, giocando forse un ruolo pure nella riuscita del matrimonio. Così Beccaria raccontava in un suo memoriale: «Era già qualche tempo che il Maestro di Capella Monzino esaltava in casa mia e la nobiltà della famiglia Blasco, la loro ricchezza, ed aderenza alla Corte di Portogallo per mezzo del zio generale [...]. Feci interpellare dal medesimo Monzino per la dote, e mi fu risposto che vi sarebbero stati due mille zecchini, oltre le speranze grandi, che mi si facevano supporre fondate sul zio, che dicevasi amare pazzamente questa figlia». In realtà lo zio Michelangelo Blasco alla fine versò ben 3000 zecchini; E. LANDRY, *Cesare Beccaria...*, cit., p. 194-195.

⁷³ Al trasferimento di Blasco presso la Corte portoghese e alle sue implicazioni diplomatiche, nonché al suo periodo americano, sono dedicate molte pagine del già ricordato contributo di M. V. VERES, *Unravelling a Trans-Imperial Career...*, cit., pp. 81-90.

⁷⁴ S. VITERBO, *Dicionário histórico e documental...*, cit., p. 108.

⁷⁵ *Ivi*, p. 111. Sull'argomento, cfr. T. GOLIN, *A Guerra Guaránica: como os exércitos de Portugal e Espanha destruíram os Sete Povos dos jesuitas e indios guaranis...*, Passo Fundo 1998. Segnaliamo come quest'ultimo autore in una nota al suo testo indichi quale anno di nascita di Michelangelo Blasco, senza però indicarne la fonte, il 1710 (*ivi*, p. 180); tale dato è però chiaramente incompatibile con entrambi i Blasco, tenuto conto che è ampiamente documentato come questi fossero in servizio in Sicilia per l'esercito asburgico come ufficiali ingegneri almeno dal 1720.

⁷⁶ «Tu que viste e pizaste, ó Blasco insigne,/ Todo aquelas paiz, tu só pudeste,/ Co'a mão, que dirigia o ataque horrendo/ E aplanava os caminhos á

victoria,/ Descrever ao teu Rei o sitio, e as armas,/ E os odios, e o furor, e a incrivel guerra»; J.B. DE GAMA, *O Uruguay*, Lisboa 1769, p. 70.

⁷⁷ Carte e mappe, alcune delle quali rintracciate solo di recente, sono conservate presso molte biblioteche e archivi sud-americani; sull'argomento, cfr. T. GOLIN, *Cartografia da Guerra Guarantica*, in *Actas do 1º Simposio Brasileiro de Cartografia Historica* (Paraty, 10-13 maggio 2011), ed. on line: https://www.ufmg.br/rededemuseus/crch/simposio/GOLIN_LUIZ_CARLOS_TAU.pdf

⁷⁸ S. VITERBO, *Dicionário histórico e documental...*, cit., p. 112.

⁷⁹ Questi, in servizio dal 1765 a Rio de Janeiro come «ajudante de infantaria com exercicio de engenheiro», è stato erroneamente riconosciuto dalla storiografia lusitana in un figlio del Nostro; *ivi*, p. 113. La sua carriera sarebbe proseguita più tardi tra i ranghi dell'esercito austriaco in Lombardia, anche grazie all'interessamento del cognato Cesare Beccaria. Questi nel maggio del 1779, infatti, scrisse una lettera al barone Sperges, referendario degli affari d'Italia alla Corte di Vienna, cercando di garantirgli appoggio e vantaggi: «mi trovo in dovere di impegnare l'animo benefico di V.S. Ill.ma in favore di Don Michele de Blasco mio cognato e capitano degli ingegneri delle truppe di S.M. Fedelissima. Egli è figlio del fu Tenente Colonnello Don Domenico che ha consumata la sua vita militando per l'augustissima casa»; E. LANDRY, *Cesare Beccaria...*, cit., p. 249.

⁸⁰ Sull'argomento, cfr. S. D'ALTRI DARDERI, *Il Ponte Vecchio di Cesena. Le vicende costruttive del ponte Clemente di Cesena. Un caso emblematico del rapporto tra teoria e prassi*, Cesena 1996.

⁸¹ *Ivi*, pp. 51-81.

⁸² *Ivi*, p. 37.